12e Année — N° 585 — Le Numéro : 50 centimes; (Étranger : 60 centimes). — 20 Novembre 1909 — Tous les Samedi.

LA VIE AU GRAND AIR

HÉMERY

Qui vient de battre à Brookland le record du monde de la vitesse en automobile, 205 kilom. 185 à l'heure.

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn : France 24 fr. — Etranger 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

Photographie d'Art *FEMINA*

Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

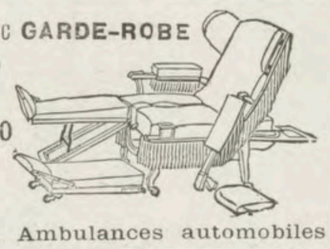
Il suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise.

Les Abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE

DUPONT



10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

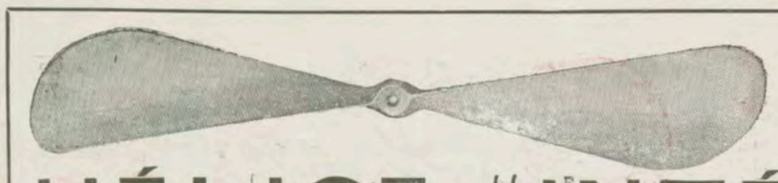
Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

Transport de malades. Ambulances automobiles

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque.* BARLET, 112, rue Réaumur

Beauté des Seins, Épilation, Obésité. — *Renseignements gratis*



CHAUVIÈRE

CONSTRUCTION D'AÉROPLANES

54, Rue Servan, PARIS

HÉLICE "INTÉGRALE"

QUINOL

ANTISEPTIQUE IDÉAL

QUINOL

Incomparable par son énergie, ni caustique, ni toxique, ni corrosif, ni vénéneux.

HYGIÈNE de la BOUCHE, de la GORGE, du NEZ et de la PEAU. - FEUX du RASOIR. — SUEURS FÉTIDES. HYGIÈNE du FUMEUR. — TOILETTE. — PLAIES, PIQURES, COUPURES, BRULURES, MORSURES. DÉSINFECTION des FOSSES, ÉVIERS, etc.

Prix : 1 fr. 50 dans toutes les bonnes Pharmacies.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents. Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

TALISMAN HOROSCOPE PORTE-BONHEUR FÉTICHE ÉTRENNES 1910

Voit Tout Sait Tout Répond à Tout

Bijou-Breloque artistement gravé par É. A. RÉVILLON.

Au *Recto* : **EFFEUILLEZ la MARGUERITE.**

Au *Avers* : **CONSULTEZ le DESTIN.**

Notice explicative pour la traduction des Augures.

4 MODÈLES : Or **100** fr. ; Laminor **10** fr. ; Argent **7 50** ; Radiolin **3 50**.

En Vente chez **F. COLETTE**, Bijoutier, 68, Rue Richelieu, Paris.

Pour recevoir franco contre mandat-poste, ajouter Un fr. pour écrin et port par chaque envoi au-dessous de 10f

---

LES SELLES

L'INEXTENSIBLE MEILLEURE

Chez tous les Marchands et Commissionnaires

NE SE DÉFORMENT JAMAIS

N'accepter que des selles portant les initiales H. G.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *De Paris aux ports au delà de Suez, ou vice versa.*

Les voyageurs partant de Paris à destination des ports au delà de Suez ou inversement, peuvent obtenir, conjointement avec leurs billets d'aller et retour de passage de ou pour Marseille, des billets d'aller et retour de Paris à Marseille ou vice-versa, valables un an, aux prix suivants :

De Paris à Marseille ou vice-versa (viâ Dijon-Lyon ou Nevers-Lyon ou Nevers-Clermont) :

1re classe : 144 fr. 80 ; 2e classe : 104 fr. 25 ; 3e classe : 67 fr. 95.

Ces billets sont délivrés par la Compagnie des Messageries maritimes et par les Chargeurs réunis.

Il peut être émis des billets de classes différentes pour les parcours en chemin de fer et pour les parcours maritimes.

Les billets valables par Granville et Saint-Malo sont délivrés toute l'année ; ceux valables par Carteret sont délivrés du 19 mai au 14 octobre.

Pour plus de renseignements consulter le livret Guide-Illustré du réseau de l'Ouest, vendu 0 fr. 50, dans les bibliothèques des gares de la Compagnie.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, *contre mandat-poste de 10f.*

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

OBÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir ?

Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de

RUBINAT LLORACH

Le Bottin Mondain 1910, le plus sportif des Annuaires mondains, paraîtra le 12 Décembre. - Prix de l'Édition : **9** francs.

Rue de l'Université, 19, Paris.

Plus de Chevaux boiteux

Suros, Eparvins, Courbes, Vessigons, Mollettes, Efforts, etc.

SONT GUÉRIS RADICALEMENT

par **L'ASPLINTO**

Indispensable aux chevaux de Chasse, de Selle, d'Armes, de Course.

N'INTERROMPT JAMAIS le TRAVAIL

Liniment idéal pour chevaux.

Prix : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25

En vente : Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy — PARIS

Brochure franco sur demande

Lire FERMES & CHATEAUX

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE et Cie, 90, avenue des Champs-Élysées, Paris

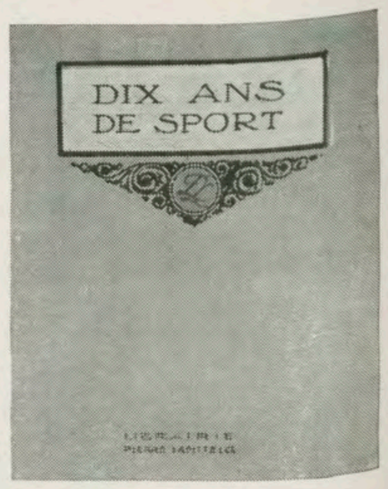
DIX ANS DE SPORT

Collection complète de la *Vie au Grand Air* : Brochée, **195** fr. Reliée, **245** fr.

La " Vie au Grand Air " est l'encyclopédie la plus précieuse de tous les Sports pendant les dix dernières années ; elle ne renferme pas moins de 20.000 illustrations et de 6.000 articles, signés des noms sportifs les plus célèbres.

PAYABLE 10 FRANCS PAR MOIS

Tout souscripteur aura droit à cinq primes gratuites, d'une valeur de ***100*** *francs. La Collection et les primes sont délivrées dès la réception de la commande.*



LIQUEUR BÉNÉDICTINE

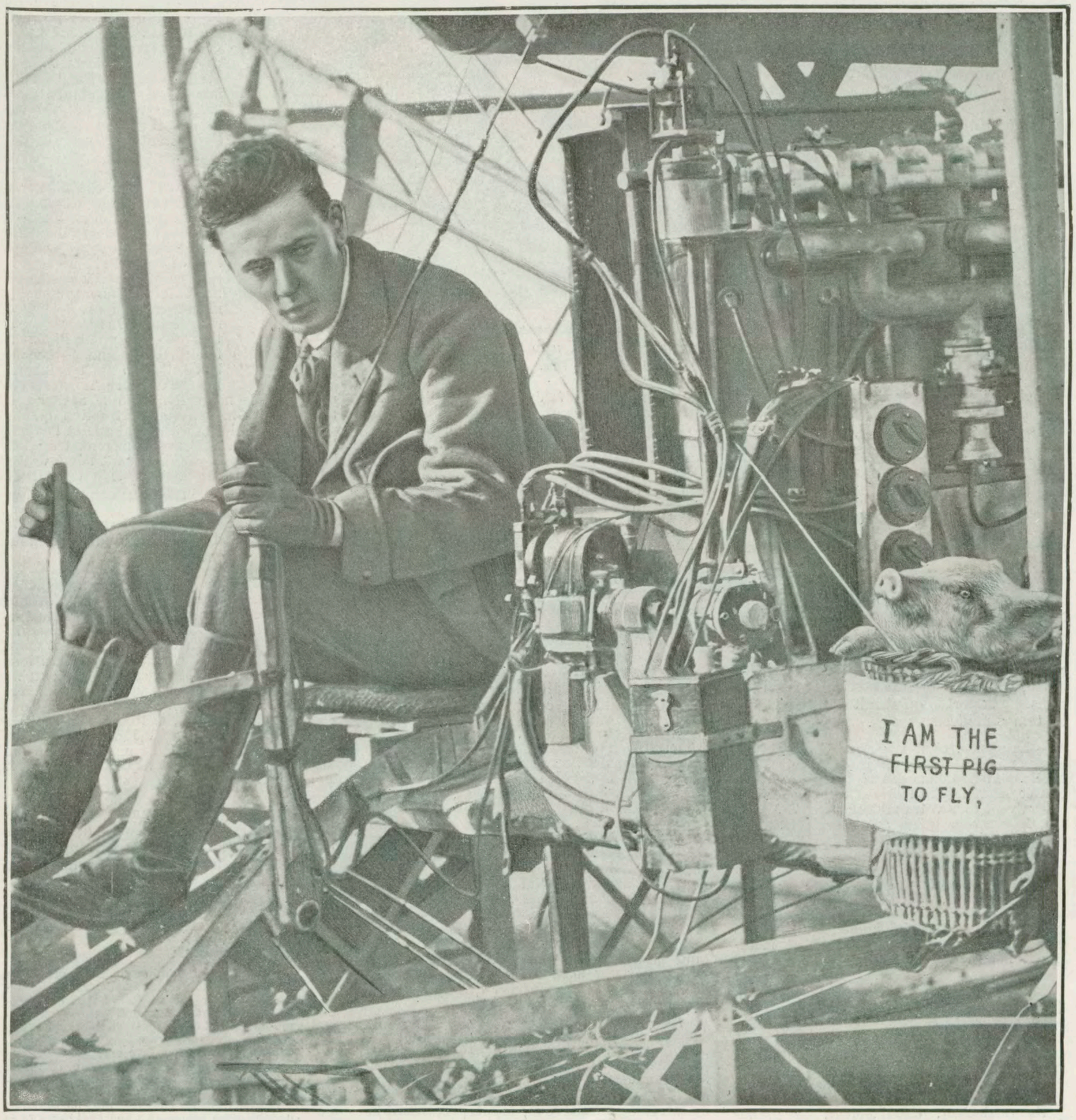
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. November 20 th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

20 Novembre 1909 — N° 583
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



MOORE BRABAZON PREND POUR COMPAGNON CELUI DE St-ANTOINE

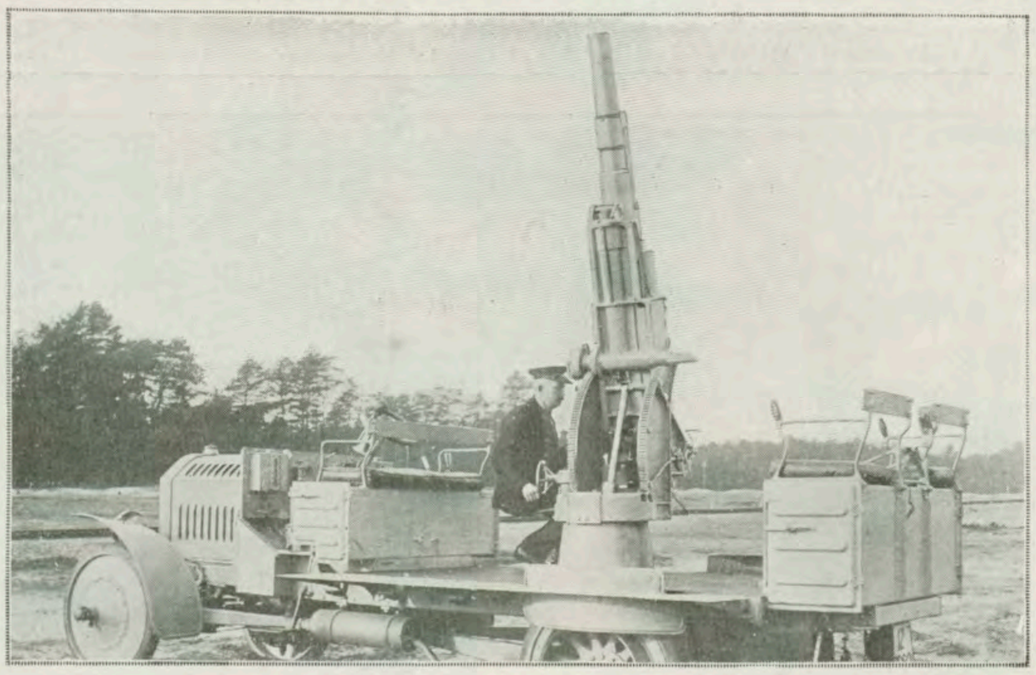
Il est un proverbe anglais qui correspond à notre « Quand les poules auront des dents », c'est « Quand les cochons voleront ». C'est maintenant chose faite et, vendredi dernier, à Shelbeach, un gracieux petit cochon s'est élancé dans les airs, aux côtés de l'aviateur anglais, Moore Brabazon. Le jeune Icare II — c'est le nom du cochon — avait pris place dans un panier d'où seule, émergeait sa tête, et sur lequel étaient écrits ces mots: « Je suis le premier cochon qui vole. » Il ne manifesta, paraît-il, aucune émotion pendant son raid aérien, et s'abstint de toute manifestation exagérée d'orgueil une fois redescendu sur la terre.

LES FLOTTES AÉRIENNES ET LA GUERRE

Les principales notabilités parlementaires, officiers, hommes politiques, littérateurs, journalistes, aéronautes, aviateurs, ont bien voulu répondre à notre enquête qui, de par les personnalités qui y ont pris part, constitue un monument précieux pour la stratégie moderne.

Il en est ainsi de tous les progrès de la science humaine. Dès qu'une grande œuvre vient d'être créée par l'industrie et l'ingéniosité de l'homme, dès que les nations en ont reconnu l'utilité, la grandeur, la première idée qui vient à l'esprit est son utilisation pour la destruction de nos semblables. C'est ce qui fait dire, à M. Marcel Sembat, avec une ironie charmante : « Nos sentiments et nos morales semblent dater encore de l'âge des cavernes. »

Nous sommes bien obligés de nous soumettre à la loi générale. Aussi avons-nous décidé de faire une enquête auprès des sommités des milieux les plus divers. Nous leur avons posé les questions suivantes :



Contre les ennemis de l'air. Cliché de « l'Illustration »

On vient d'essayer aux usines Krupp, en Allemagne, un canon monté sur une automobile, et destiné à tirer contre les ballons et aéroplanes.

1° *Au cas où la guerre éclaterait pensez-vous que les dirigeables et les aéroplanes seraient utiles ?*

2° *De quelle façon devrait-on les employer ?*

3° *Croyez-vous que dans l'état actuel des choses, on autoriserait le lancement d'engins meurtriers du haut des appareils aériens ? N'êtes-vous pas d'avis que la Conférence de la Paix devrait à nouveau envisager cette question ?*

Laissons la parole à nos éminents correspondants.

Ceux qui croient à l'utilité de l'aéronautique.

M. Maurice Barrès, de l'Académie française, député, nous a adressé cette belle lettre, qui nous enlève nos dernières illusions sur la portée qu'aurait notre mort sur les temps modernes :

— La guerre, c'est la guerre. Ce n'est pas une partie de billard, un jeu de cartes, une partie contenue dans des règles, c'est le plus fort écrasant le plus faible et nul recours.

Que veut dire votre mot *autoriserait ?*

« Croyez-vous qu'on autoriserait le lancement d'engins meurtriers du haut des appareils ? » Mais oui, mon cher monsieur, vous resterez mort, on n'annulera pas le coup si un aviateur vous écrabouille.

Rassurez-vous, toutefois. Votre écrabouillement serait de peu de conséquence et c'est pour le service d'éclaireur que les dirigeables et aéroplanes pourront être utiles et modifier réellement l'art de la guerre.

M. E. Dorn y de Alsira, consul de la République de l'Equateur, est partisan des navires de l'air :

— Je m'empresse de vous dire que je pense que les dirigeables et les aéroplanes pourraient être d'une grande utilité en cas de guerre.

Ils rendraient, certainement, de grands services pour opérer des reconnaissances avec rapidité et exactitude.

La Conférence de la Paix s'est préoccupée, en 1907, du lancement d'engins meurtriers du haut des ballons, auxquels, semble-t-il, doivent être assimilés les aéroplanes. Sur 44 puissances représentées, 27 ont signé une convention contenant l'engagement de ne pas lancer d'obus ni d'explosifs du haut des ballons. La prochaine Conférence devra, sans doute, se livrer à une étude approfondie de cette question et la résoudra, espérons-le, dans un sens humanitaire.

Le général de Lacroix espère beaucoup dans l'emploi des appareils aériens :

— Au cas où la guerre éclaterait, dirigeables et aéroplanes seraient utiles. Il faudrait les employer comme instruments de reconnaissance. Leur emploi comme engins de guerre doit être réservé. On ne peut pas, dès maintenant, se prononcer. C'est une question que la Conférence de la Paix pourra être appelée à examiner plus tard.

M. Charles Humbert, sénateur de la Meuse, ne reconnaît pas aux navires de l'air une utilité de combattants :

— En toute bonne foi, et quelque admiration que l'on professe pour les hardis navigateurs aériens qui montent des dirigeables ou des aéroplanes, il est impossible de prétendre que les uns ou les autres soient, dès à présent capables, sans risquer les pires accidents pour eux-mêmes, de lancer du haut des airs des engins meurtriers. Si, dans une guerre supposée prochaine, on rêvait d'utiliser leurs services, il faudrait donc les employer uniquement au service d'information et pour de promptes reconnaissances.

Mais on parviendra peut-être à les améliorer, au point de leur permettre de se transformer en combattants? Soyez assuré, alors, que la Conférence de La Haye, malgré tout le respect que nous devons avoir pour elle, sera impuissante à empêcher qu'on les utilise sous cette nouvelle forme.

Et si c'est la France qui, la première, dispose d'une telle arme, il faudra, malgré tout, nous en réjouir, car cette arme la rendra invincible, ce que nous devons tous souhaiter passionnément.

M. Lucien Millevoye, député, reconnaît la valeur de l'aérostation au point de vue utilitaire, et espère que les tueries qui pourraient en résulter donneront à réfléchir à ceux qui voudraient faire la guerre :

— Oui, certes, les dirigeables et les aéroplanes seront utilisés en temps de guerre. Il suffit de constater avec quel intérêt passionné l'empereur Guillaume, l'état-major allemand et la nation allemande tout entière suivent les évolutions du *Zeppelin*. En France, la catastrophe du ballon *République* a pris les proportions d'un deuil public, parce que la patrie s'est sentie atteinte non seulement dans la chair de ses enfants, mais dans l'œuvre de défense nationale. D'admirables énergies s'apprêtent à réparer ce désastre.

L'aérostation militaire est désormais l'un des éléments de la guerre moderne. On n'en règlera pas, on n'en limitera pas les applications. Une telle tentative serait vaine. La Conférence de la Paix ne réussirait pas à interdire efficacement le lancement d'engins meurtriers du haut des appareils aériens. Où serait la sanction de cette prohibition? Il faudrait condamner également la fabrication des torpilleurs, l'usage des torpilles, des sous-marins, de la mélinite... Chaque nation luttera avec les moyens de destruction qu'elle aura créés. Celui-là est redoutable et l'avenir lui appartient. Ses progrès seront terribles, bienfaisants aussi, car, en semant l'épouvante, on donne beaucoup à réfléchir à l'esprit de convoitise et de conquête.

D'après M Georges Berry, la flotte aérienne serait d'un grand secours aux mouvements des armées :

— Je crois que le jour où les aéroplanes pourront être utilisés sans danger et dirigés d'une façon sûre, il y aura un grand avantage pour les chefs des armées à s'en servir, afin de se rendre un compte exact des mouvements des armées ennemies et des positions occupées par elles. Mais, suivant moi, on ne doit pas leur demander autre chose et surtout ne point songer à faire lancer, du haut des appareils aériens, des engins meurtriers sur les troupes adverses. Jamais, d'ailleurs, la Conférence de la Paix ne permettra un pareil massacre, contre lequel il n'y aurait aucune défense possible.

Dans un prochain numéro, nous continuerons notre enquête. Nous finirons les réponses favorables à l'aéronautique et nous commencerons celles des adversaires de la flotte aérienne.

(A suivre.) JACQUES MORTANE.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

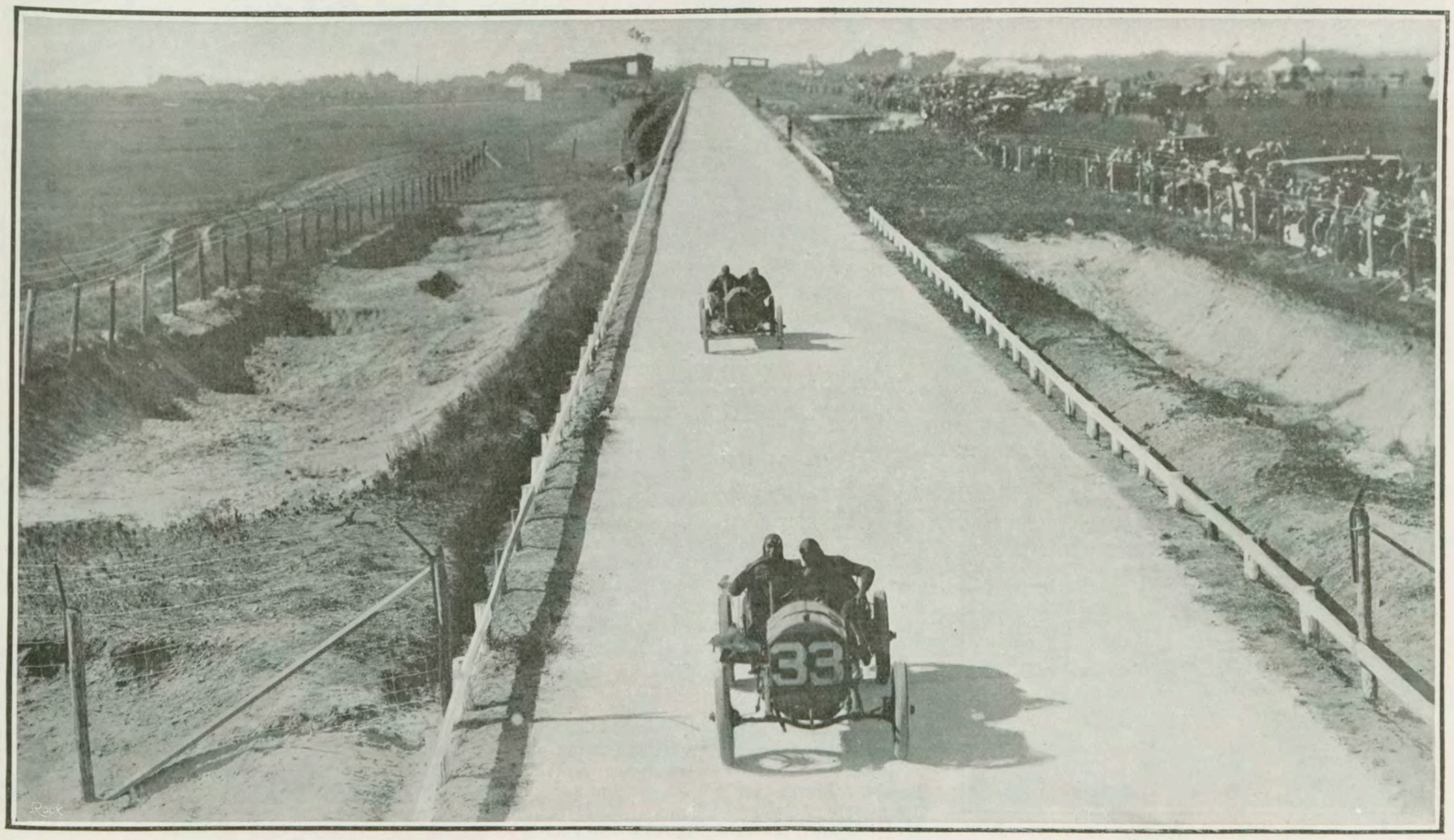
Le magnifique album que nous préparons à l'occasion de Noël comportera, pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, une innovation. Ce sont huit splendides hors-texte, reproduction directe des photographies en couleurs obtenues avec les plaques autochromes Lumière, qui permettent de reproduire avec une exactitude parfaite, en même temps qu'avec une exquise sensation artistique, toutes les couleurs de la nature.

Ces portraits en couleurs, qui constitueront de véritables estampes à conserver et à faire encadrer, sont ceux du comte de Lambert, de Giuppone, de Failliot, de Decugis, de Guignard, de Johnson, de Delaplane et de Barat montant Verdun.

Ils suffiront pour assurer le succès de ce numéro extraordinaire, qui comportera encore bien d'autres attractions, et qui sera adressé gratuitement à tous les abonnés, anciens ou nouveaux, de la *Vie au Grand Air*.

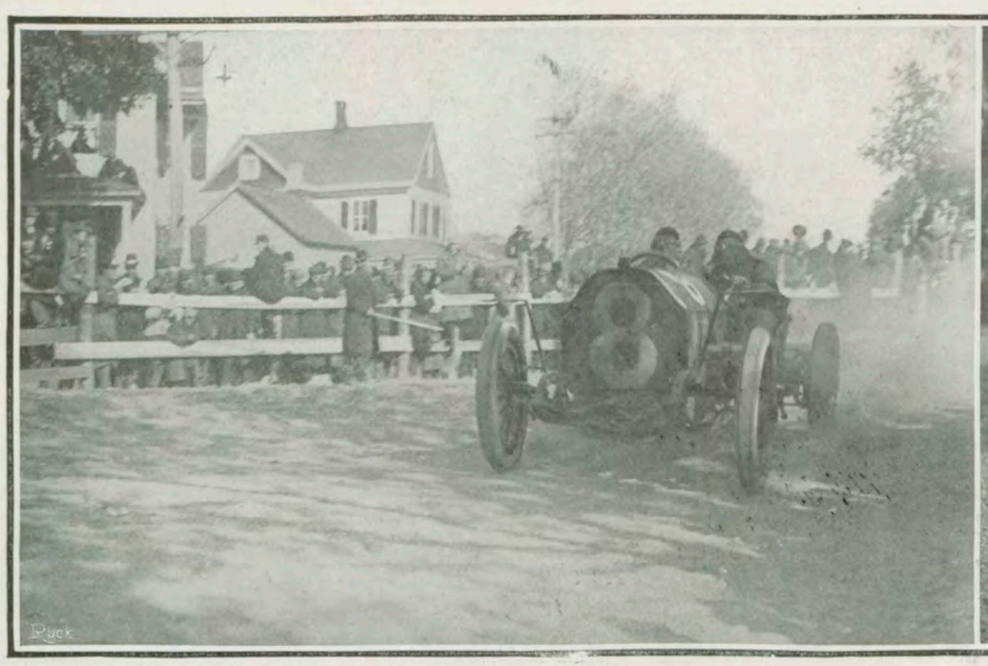
LA COUPE VANDERBILT

Une seule marque européenne prit part à l'épreuve américaine, qui fut gagnée par un moteur d'origine française.



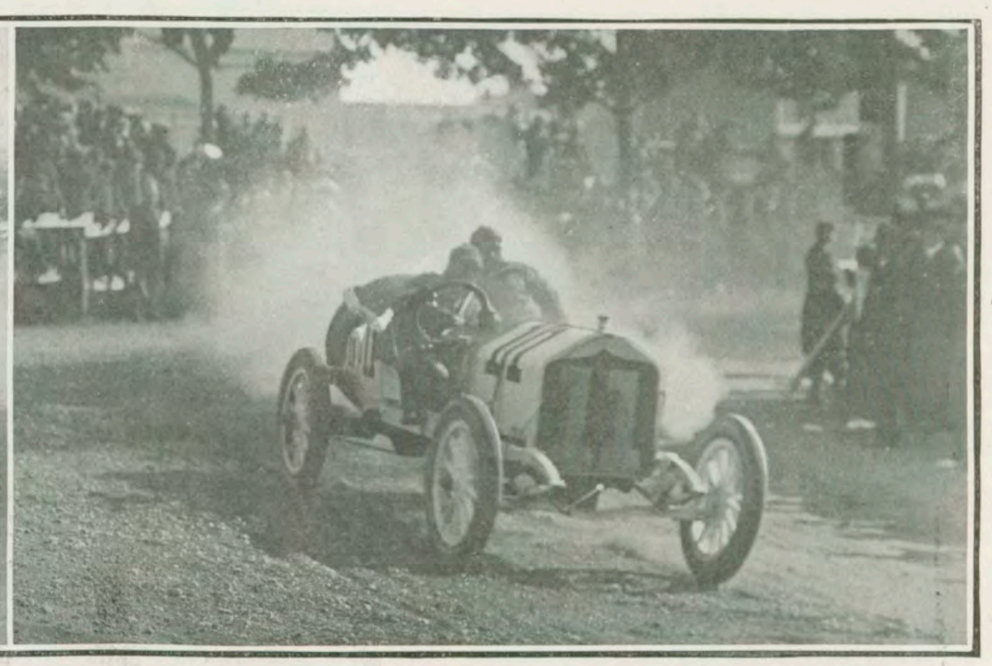
Une ligne droite.

Le parcours comprenait peu de lignes droites comparables à celle-ci. Mais elle revenait vingt-deux fois pendant le cours de l'épreuve.



Le vainqueur Grant.

Grant prit la première place, couvrant les 447 kilom. 400 du parcours en 4. h. 25 m. 42 s., soit à une moyenne de 101 kilom. 222 à l'heure.



Un virage.

Le parcours comprenait de nombreux virages, qu'il fallait prendre chacun vingt-deux fois, le plus souvent au milieu de la foule.

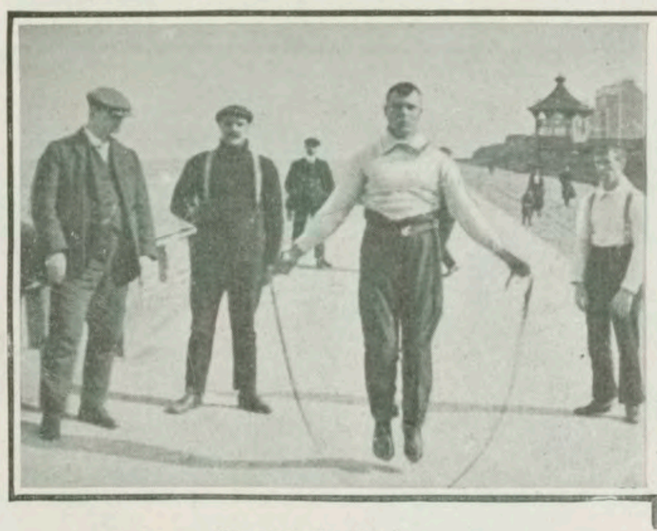
Les temps ne sont plus, où la Coupe Vanderbilt était une des grandes épreuves de l'année et où elle groupait les représentants de toutes les notables écuries de courses européennes qui venaient chercher, de l'autre côté de l'Atlantique, la revanche de leur défaite ou la confirmation de leur victoire. Heath, Hémery et Wagner la remportèrent successivement en 1904, 1905 et 1906. Elle ne fut pas courue en 1907 et, depuis, elle n'a pas retrouvé son importance première.

Quinze concurrents étaient en ligne cette année, mais, seules, les Fiat représentaient l'industrie européenne. Elles ont d'ailleurs pris la seconde place. Cette année, il ne s'agissait plus de voitures de course, mais de voitures de catalogue avec un maximum d'alésage de 100 millimètres pour les quatre cylindres. Avec ces restrictions, le premier n'en a pas moins couvert 447 kil. 400 de parcours en 4 h. 25 m. 42 s., ce qui représente une moyenne de plus de 101 kilomètres à l'heure. Si on considère que le circuit, très accidenté et riche en virages, était à couvrir 22 fois, cela représente une jolie vitesse dans les lignes droites.

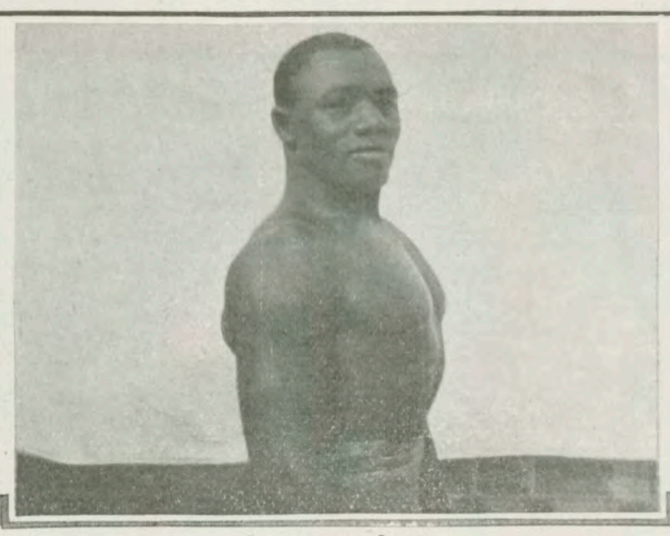
Quoiqu'au point de vue international, l'épreuve ait beaucoup perdu de son importance, elle en conserve cependant une très grande aux yeux des Américains. Aussi, plus de 20.000 spectateurs se pressaient sur le parcours, maintenus tant bien que mal et plutôt mal que bien par 400 policemen privés. Naturellement la route fut encombrée aussitôt après l'arrivée des deux premiers, et il fallut arrêter la course.

La victoire revint à Grant en 4 h. 25 m. 42 s. sur voiture Alco (American Locomotiv C°). C'est une voiture Berliet, par suite de conception française, construite en Amérique. Parker, sur Fiat, prit la seconde place en 4 h. 30 m. 58 s. après avoir tenu la tête pendant trois tours avant la fin. C'est donc en somme une victoire pour notre industrie européenne, victoire que le nouveau tarif douanier des Etats-Unis rend, malheureusement, sans grandes conséquences. F.-A. W.

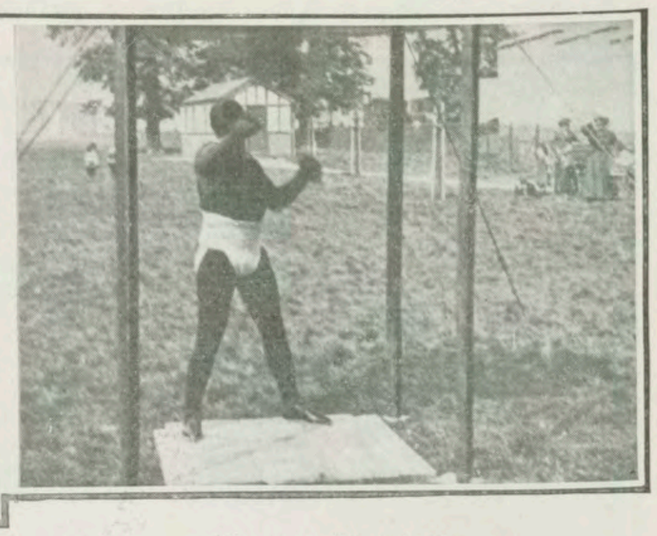
Les Galas sportifs de la *Vie au Grand Air*



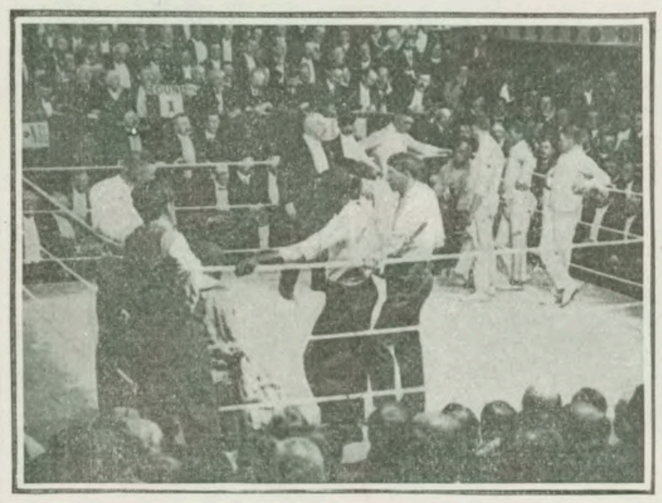
Hague s'entraîne.
Le champion d'Angleterre, Iron Hague, s'entraîne en sautant à la corde.



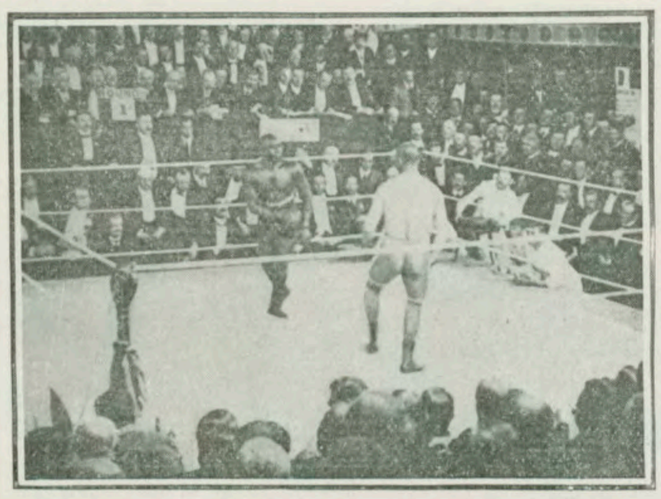
Sam Langford.
Le célèbre noir qui, avec Joe Jeannette, est l'adversaire le plus direct de Johnson.



Le punching-ball.
Sam Langford au punching-ball auquel il est très adroit.



Avant le combat.
A gauche Sam Langford, à droite Iron Hague attendent le signal.

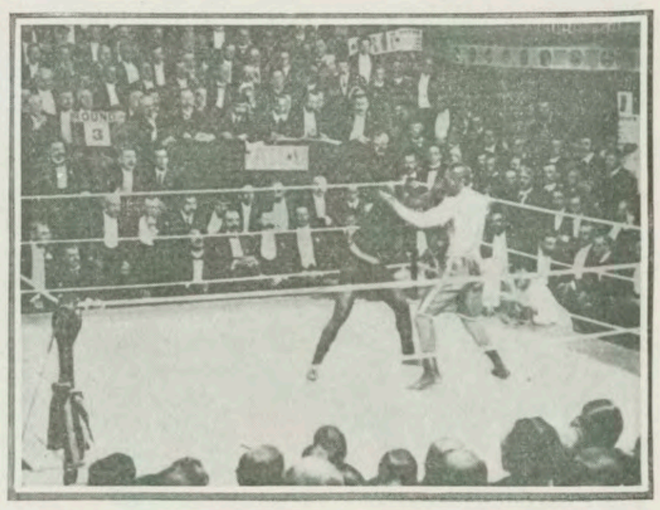


Face à face.
Les deux adversaires viennent de se serrer la main et commencent par s'observer.

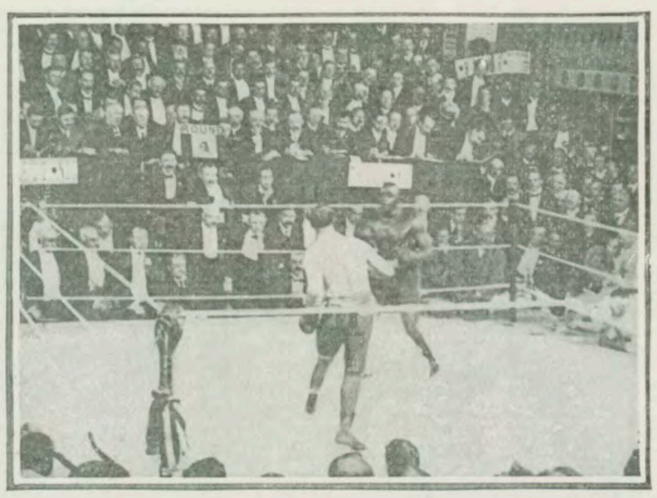
Notre premier Gala Sportif a remporté un succès plus grand que nous ne l'espérions. Nous tenons à en remercier ici même encore une fois les champions qui se sont fait applaudir au cours de cette soirée : merci aux merveilleux Willie Lewis (dont les démonstrations et le shadow-boxing ont provoqué un très vif intérêt), Joe Jeannette et Jim Stewart, Al Kubiak et Charley Hitte dont les assauts-exhibitions, l'un tout de finesse, l'autre plus brutal, furent splendides. Merci également au virtuose du punching-ball, Sam Mac Vea et au brillant boxeur français, Marchand, qui a joliment donné la réplique à Willie Lewis. Merci enfin au manager de Jeannette, Stewart et Lewis, M. Dan Mac Ketrick, et à celui de Kubiak et Charley Hitte, M. John Kelly, grâce à qui nous avons pu offrir pareille élite de champions. L'excellente conférence de Victor Breyer fut très applaudie, ainsi que les projections et le magnifique cinématographe de Sam Langford contre Iron Hague.

Cela dit, passons au prochain gala sportif qui sera donné, le dimanche 28 novembre, à 9 heures du soir. Consacré aux sports de défense, il comprendra une causerie de J. Joseph-Renaud; une démonstration du jiu-jitsu, par Ré-Nié, père et fils; de boxe française, par deux champions réputés, de canne, par les champions Hérivaux et Laurens; de fouet espagnol, par Dubarry, champion espagnol, et Laurens, champion basque; de lutte, par Helle, champion de France poids légers (amateurs) 1909, et Lemonnier; de catch as catch can, par Davis, trois fois champion d'Angleterre, et Waudaux, champion suisse, sans oublier les exhibitions de boule espagnole, par Dubarry et de lasso, par M. Lecomte de Nouy.

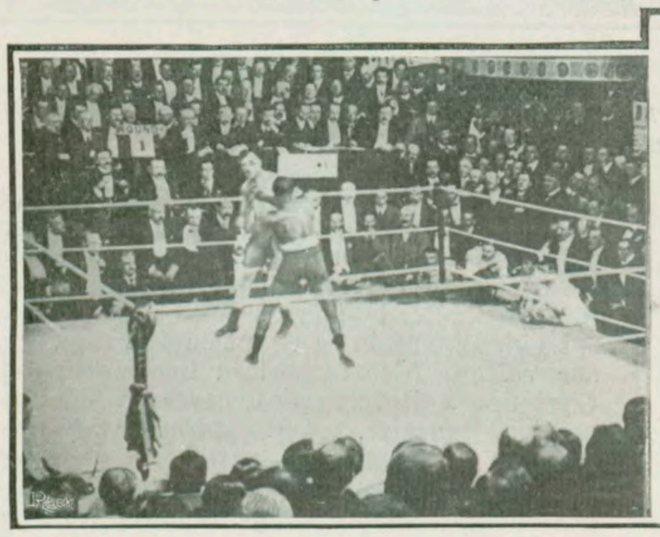
Jacques Mortane.



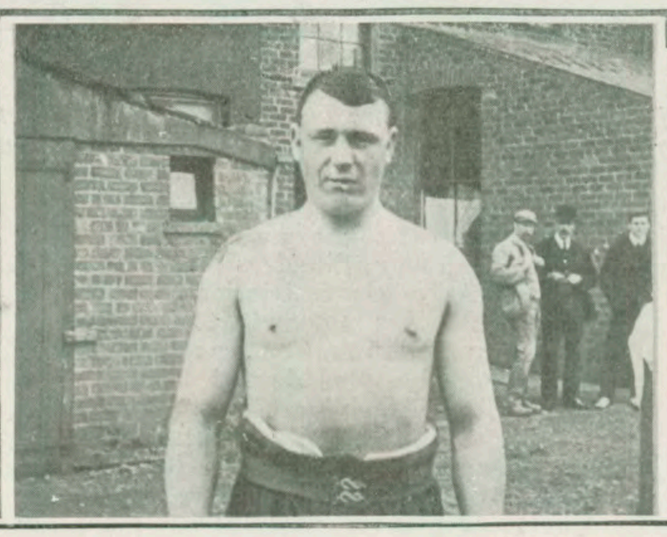
Hague attaque.
Iron Hague attaque dès le début et prend même l'avantage.



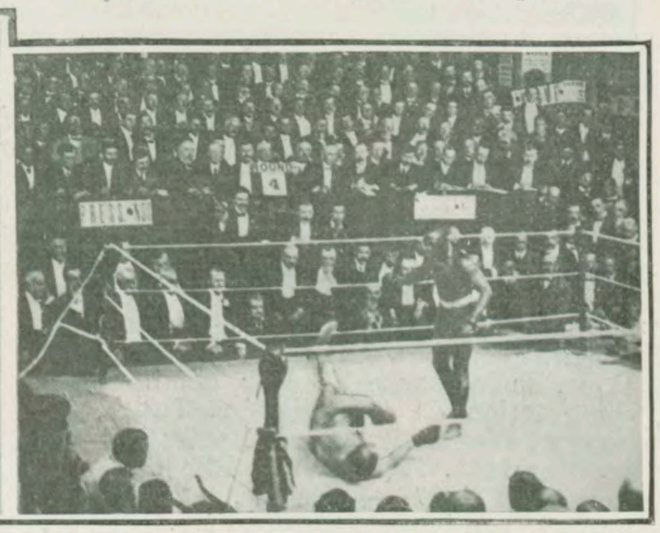
Le second round.
Le champion anglais conserve toujours l'avantage, mais Sam Langford va attaquer.



Le troisième round.
Sam Langford commence à mener la danse et attaque son adversaire brutalement.



Iron Hague.
Iron Hague, champion d'Angleterre des poids lourds, a fait un beau combat contre Langford.



Le knock-out.
Iron Hague est mis knout-out au quatrième round par un cross à la mâchoire.

Les photographies de cette page sont empruntées au film que nous avons présenté dimanche dernier.

LES ÉPREUVES PÉDESTRES

JACQUES KEYSER GAGNE LE GONDRAND

Le XIII^e Gondrand fut pour Keyser l'occasion d'une jolie victoire. Avec sa belle facilité coutumière il enleva l'épreuve en disposant d'adversaires de valeur, puisqu'au nombre de ceux-ci se trouvaient Gaubert. Gaudichard et surtout Bonheure, tous doublés exceptés ce dernier. Il a couvert les 18 kil. 207 du parcours en 1 h. 3 m. 22 s. devant Bonheure et Gaubert. Dans le médaillon, le peloton de tête sitôt après le départ.

Figour Roberts Dubédat Courbet

LES COUREURS PROFESSIONNELS A BUFFALO

Les deux grands matches pédestres disputés au Vélodrome Buffalo mettaient en présence Figour et Roberts, d'une part, et Dubédat et Courbet, d'autre part. Dans les 100 yards, Figour remporta la victoire sur Roberts en 10 s. 1/5 ; dans les 300 mètres, c'est Roberts qui gagna en 42 s. 2/5 ; la belle, de 250 mètres, revenait à Figour en 34 s. 1/5. Les 1.500 mètres furent remportés par Courbet sur Dubédat en 4 m. 19 s.

COMMENT ON CONSTRUIT UN AÉROPLANE

Pour établir les magnifiques oiseaux dont les vols nous stupéfient encore, quelques morceaux de bois, quelques mètres de fil d'acier suffisent, mais avec quel soin assemblés !

L'AÉROPLANE est maître de l'air ! C'est désormais un résultat acquis. Sa construction est maintenant chose stable, ou tout au moins les procédés de construction sont bien fixés et n'ont plus grande chance de changer, sinon dans les petits détails.

Nous nous proposons de montrer comment on construit un aéroplane, c'est-à-dire par quelles phases les matières premières, bois, toiles, moteur, passent avant de constituer par leur assemblage un oiseau mécanique.

Le triomphe du bois On a pu dire avec raison que l'ère de l'automobile était *l'âge du métal*. Le métal à peu près seul, en effet, entre dans la constitution de nos voitures.

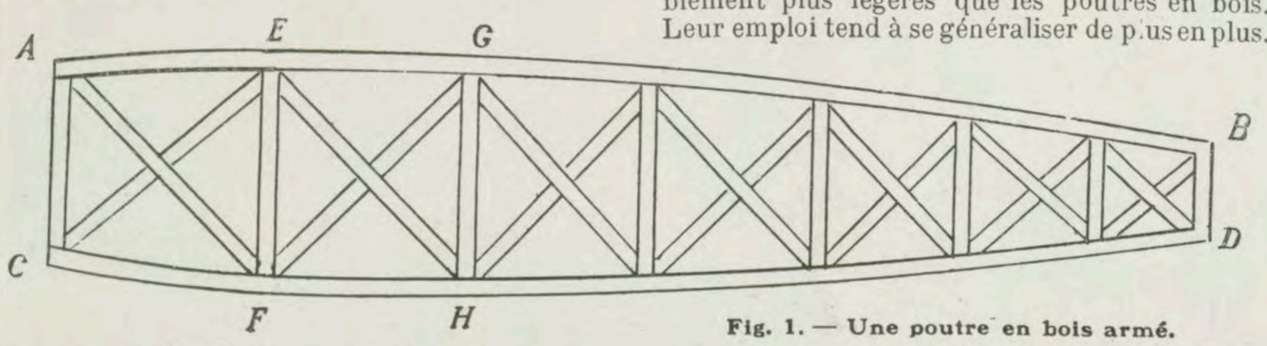


Fig. 1. — Une poutre en bois armé.

Dans une telle poutre, toutes les pièces autres que les longerons, travaillent à la compression.

Depuis le châssis en acier, le moteur et les divers organes métalliques jusqu'à la carrosserie où l'aluminium et la tôle emboutie remplacent de plus en plus le bois, le métal triomphe sur toute la ligne.

Dans l'aéroplane, le bois prend sa revanche, et une revanche éclatante ! L'ère de l'aéroplane sera *l'âge du bois*, l'âge d'or revenu pour les menuisiers.

Tout se fait de plus en plus en bois, dans les oiseaux mécaniques : la carcasse, l'armature des ailes et des empennages, l'hélice même : verrons-nous le moteur en bois ? Un amateur du paradoxe arriverait peut-être à le démontrer.

Les diverses parties d'un aéroplane Un aéroplane se compose essentiellement d'une ou plusieurs paires d'ailes, d'un groupe propulseur (hélice-moteur), d'empennages stabilisateurs et directeurs, et d'organes servant à la progression sur le sol.

Tout cela est fixé sur un bâti comme les divers organes d'une voiture automobile le sont sur le châssis.

LE CHASSIS DE L'OISEAU. — Ce bâti, le corps de l'oiseau, est une simple poutre armée, calculée pour résister à la flexion un peu dans tous les sens.

On peut la construire en bois ou en acier. Les tubes métalliques pourraient donner un résultat aussi léger, à solidité égale, que le bois. Mais n'oublions pas que cette poutre subira des chocs violents à chaque atterrissage, chocs auxquels, autant que possible, elle devra résister sans déformation permanente.

Or, le métal, quel qu'il soit, ne présente pas à beaucoup près une élasticité, une résistance à la déformation unie à une rigidité relative, comparable à celle du bois. Aussi, est-ce cette matière qu'on va employer.

Deux procédés peuvent être adoptés pour la fabrication de la poutre armée : elle peut être faite entièrement en bois, ou bien en bois et fil d'acier. Les deux manières sont employées.

POUTRES EN BOIS. — Elles comportent quatre longerons tels que AB, CD (*fig. 1*), réunis et entretoisés par des *bras* verticaux EF, GH... et des croisillons AF, EC, EH, FG...

Dans une semblable poutre, analogue à celles qui supportent les ponts de chemins de fer et ponts-routes, toutes les pièces autres que les longerons travaillent à la compression, si l'on cherche à faire fléchir la poutre. Il est nécessaire qu'il en soit ainsi, car les assemblages ne peuvent résister convenablement à un effort de traction.

On voit facilement d'ailleurs que, sur les croisillons, il n'y en a jamais que la moitié qui travaillent. D'où un poids mort inévitable qu'on a intérêt à réduire autant que possible.

POUTRES MIXTES. — On y arrive en remplaçant les croisillons en bois par des fils d'acier que l'on fait travailler, eux, à l'extension. Comme on peut, pour l'acier demi-dur qui entre dans la contexture des aéroplanes, admettre largement des taux de travail de 20 kilos au millimètre carré, tandis que pour le bois on ne peut guère dépasser 100 grammes, on voit quel gain de poids il est possible de réaliser.

Aussi, les poutres mixtes sont-elles notablement plus légères que les poutres en bois. Leur emploi tend à se généraliser de plus en plus.

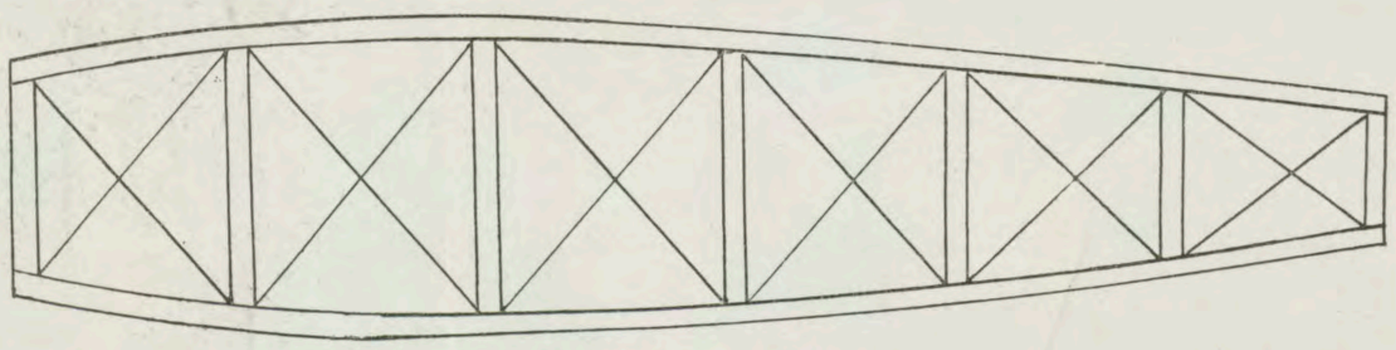


Fig. 2. — Une poutre mixte.

Dans ce modèle, les croisillons en bois sont remplacés par des fils d'acier qui travaillent à l'extension.

Elles présentent, d'ailleurs, d'autres avantages : quand la poutre, après un choc, est un peu disloquée, on lui rend toute sa rigidité en retendant les fils trop lâches.

Pour assembler les uns sur les autres les différents éléments de la poutre, bien des moyens sont bons. Voici un des meilleurs.

Le *bras* vertical est traversé par un U en acier dont les extrémités traversent le longeron. Deux écrous le fixent à sa position. Les croisillons sont simplement amarrés aux angles de l'U, qui forme ainsi tendeur.

Les bois généralement employés sont le frêne et le sapin. Le frêne, pour les parties qui travaillent le plus : partie avant des longerons, bras verticaux voisins du moteur et du siège de l'aviateur ; le sapin pour toutes les autres parties.

Les bois, débités longtemps à l'avance et bien secs, sont assemblés et montés suivant un gabarit. Pour les pièces à forte courbure, on a recours à l'emploi de la vapeur. Pour les autres, leur élasticité leur permet de prendre la courbure voulue.

LES AILES. — La carcasse des ailes est faite entièrement en bois. Deux ou plusieurs fortes lattes en frêne ou en hêtre, disposées parallèlement aux longs côtés des plans sustentateurs, leur assurent une tenue suffisante.

Le quadrillage est achevé au moyen d'autres bois évidés (peuplier grisard) taillés suivant la forme transversale de l'aile.

Le tout est fermé entre deux toiles caoutchoutées, ou autres, clouées par de fins clous en cuivre sur la charpente.

A l'avant de l'aile, une feuille d'aluminium préserve la toile de l'action trop violente de l'air qui, peu à peu, a tendance à enlever le vernis qui recouvre les toiles.

Dans certains appareils (Antoinette), les toiles sont plusieurs fois vernies et poncées après leur montage. Ce procédé permet de leur donner un beau poli, favorable au glissement de l'air.

Les empennages sont construits de façon analogue, parfois plus simplement, eu égard à leurs faibles dimensions.

Le chariot Le chariot porteur est assez souvent en acier (Blériot) et quelquefois en bois (Wright). Dans tous les cas, les roues sont reliées au châssis par l'intermédiaire de ressorts qui absorbent la majeure partie des chocs de l'atterrissage. Blériot a substitué le caoutchouc à l'acier pour la construction de ces ressorts. Bénéfice : gain de poids et augmentation de la course.

Montage Les divers organes, construits séparément, sont ensuite assemblés.

Le chariot et son châssis sont fixés sur la poutre armée, qui reçoit aussi le moteur muni de son hélice.

Les ailes, solidement attachées à la poutre par des traverses en bois ou tube d'acier, sont ensuite fixées à leur position définitive par des haubans.

Dans les biplans, cette opération est relativement aisée. Les deux ailes, réunies par des bras verticaux et des croisillons en fils d'acier, forment une sorte de poutre armée. Aussi, leur solidité individuelle peut-elle, sans inconvénients, être moindre que pour le monoplan.

Dans ce type d'appareil, de solides haubans en câble ou ruban d'acier, fixés d'une part sous les ailes, en divers points, viennent se réunir sous le châssis. Ce sont les seuls qui travaillent pendant le vol.

Pour soutenir les ailes pendant le trajet terrestre, d'autres haubans plus petits, suspendus à une sorte d'épine dorsale médiane fixée sur la poutre armée, viennent s'attacher au-dessus des ailes.

L'empennage et les gouvernails prennent place sur l'extrémité de la poutre, aux emplacements qui leur ont été ménagés.

Les tourillons leur permettent les mouvements indispensables.

Les commandes Le réglage L'appareil ainsi grossièrement bâti, on fixe les commandes qui doivent en manœuvrer les divers organes.

Câbles ou fils d'acier viennent donc des extrémités des ailes (gauchissement), des gouvernails, du moteur, converger sous la main du pilote, vers l'organe de commande adopté par le constructeur. Enfin, l'appareil est essayé en roulant ; ce n'est que là qu'on pourra déterminer de façon absolue la longueur exacte des derniers câbles.

Ceci fait, il prend son vol... puis le client en prend livraison.

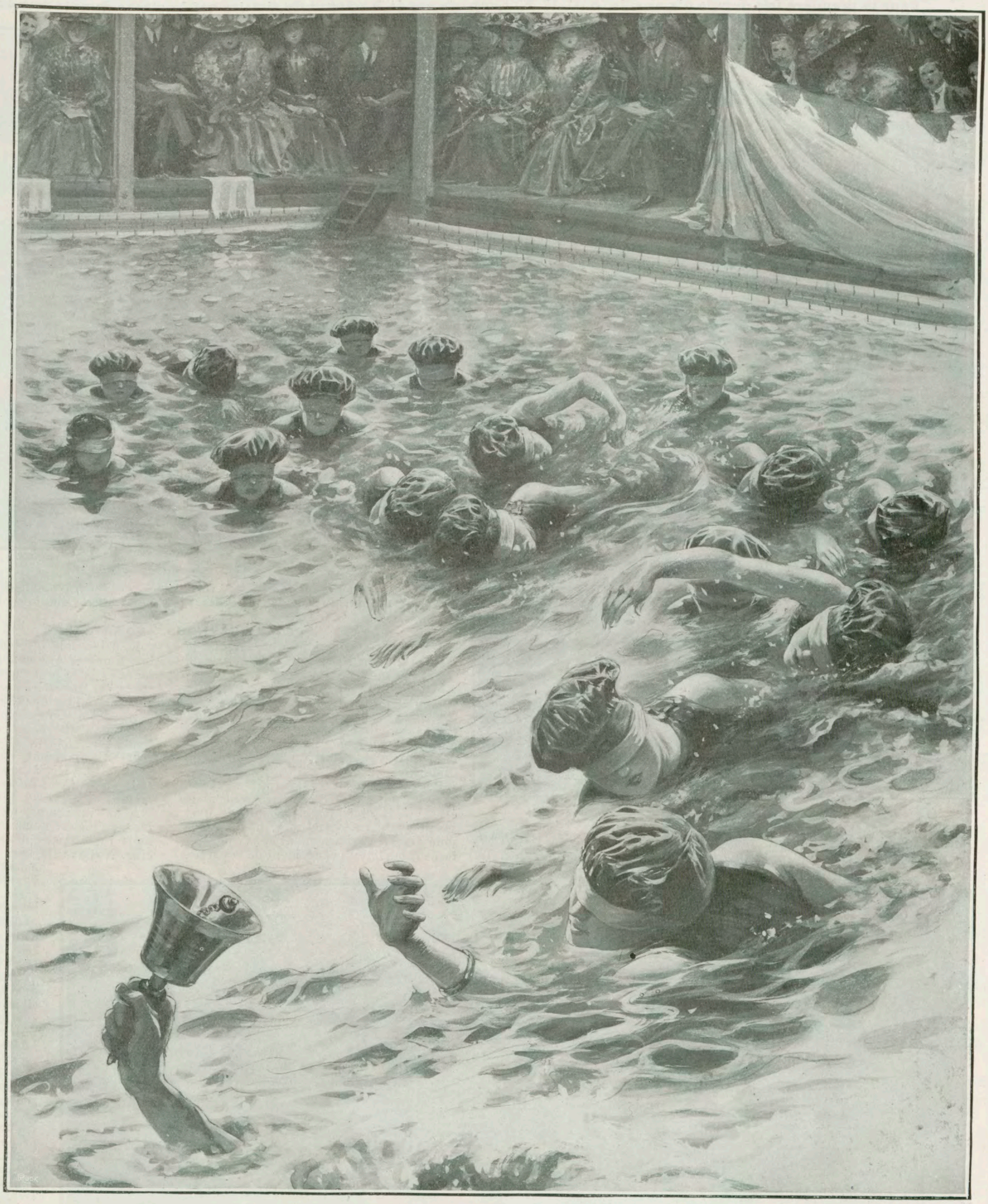
H. PETIT.

NOTRE CORRESPONDANCE AUTOMOBILE

Afin de répondre aux nombreuses demandes de nos lecteurs, nous avons décidé d'ouvrir à partir d'aujourd'hui, une nouvelle rubrique : « Correspondance automobile ».

De la discussion jaillit la lumière, dit-on. Les chauffeurs embarrassés pourront exposer la panne qui cause leur ennui. Nos colonnes seront ouvertes aux réponses comme aux questions. Le dépouillement et la publication des lettres seront faites par notre collaborateur H. Petit, dont nos lecteurs ont pu apprécier depuis longtemps la compétence.

UN NOUVEAU SPORT ANGLAIS



LE COLIN-MAILLARD AQUATIQUE

Ce nouveau sport tout aquatique obtient en Angleterre le plus vif succès. C'est un jeu des plus simples. Il nécessite seulement des jeunes filles, unjeune homme, une sonnette et une piscine. Les jeunes filles ont les yeux bandés et s'efforcent, en nageant, d'attraper leur compagnon qui a, lui, les yeux bien ouverts, et qui agite de temps à autre sa sonnette, en évitant d'être pris.

LE S. C. U. F. REMPORTE UNE TRÈS BELLE VICTOIRE

Pour la première fois depuis dix ans, le S. C. U. F. remporte sur le Racing, une victoire qui le classe comme grand favori dans le prochain championnat de Paris — Nos lecteurs liront les impressions que les Capitaines des deux équipes nous donnèrent après le combat.

L'équipe du Racing.

Varvier, Lane (cap.), Burgun, Whaite, Failliot, Decamp, de Wardener, Tricot, Vincent, Gaudermen, Gaulard, Fonsèque, Bellanger, Guillemin.

Un cafouillage typique

Cette photographie donne une idée exacte de ce que fut presque tout le temps la partie de dimanche. Beaucoup d'ardeur, mais un manque total de combinaisons.

POURQUOI NOUS AVONS GAGNÉ

DIRAI-JE la joie profonde que je ressens après la victoire de mon Club? Ce n'est pas nécessaire et tous les sportsmen qui suivent depuis notre fondation les progrès que nous avons réalisés opiniâtrement et pas à pas, comprendront aisément l'état d'esprit dans lequel nous nous trouvons, nous autres scufistes, après la journée de dimanche.

Pourquoi nous avons gagné?

Mais tout simplement parce que nous étions cette fois les meilleurs, et que, jusqu'à la dernière minute, nous avons joué avec cet acharnement et ce cœur qui forcent la victoire et décident de la partie.

Et Dieu sait qu'il nous a fallu avoir foi en notre étoile pour ne pas nous décourager et jeter le manche après la cognée, après la première mi-temps. Acculés dans nos vingt-deux, empêchés, par une noire déveine, de réussir nos passes avec un ballon que l'état du terrain avait rendu terriblement glissant, nous avons senti un moment passer le souffle de la défaite. Heureusement, l'énergie de toutes nos lignes ne se départit pas un instant.

A la mi-temps, les choses allèrent mieux, et c'est nous, à notre tour, qui nous installâmes dans les buts du Racing. Nos avants, qui, quelques instants auparavant, n'arrivaient jamais à s'assurer le ballon en mêlée, le sortaient maintenant à tout coup. Pas d'échappées pourtant. Les deux équipes se marquaient sévèrement et l'homme était à terre aussitôt qu'en possession du ballon. Enfin, 10 minutes avant la fin, la balle arrive à Lafitte, qui file et marque l'essai en mauvaise position. Nous avons trois points et il reste seulement 7 minutes de jeu; mais Failliot ramasse le ballon, et va le poser entre nos poteaux. Decamps réussit le but et le Racing compte cinq points contre deux à nous. Il reste une minute à peine avant la fin; au dernier moment Lafitte marque un essai que Menrath transforme et c'est le triomphe.

BERTHET.

Le Sporting arrêté.

Il n'y eut pas de ces belles échappées si plaisantes à voir. Les hommes marqués de très près n'avaient pas plutôt le ballon qu'ils étaient impitoyablement à terre.

Un plaquage du S.C.U.F.

Dans la 6e partie du match, bien que les Racingmen aient joué continuellement dans les 22 du S.C.U.F., ils n'ont rien pu faire, car ils étaient impitoyablement marqués.

POURQUOI NOUS AVONS PERDU

OUI, nous avons perdu, mais c'est par suite exclusivement de circonstances que l'on ne pouvait prévoir à l'avance et qui, jusqu'à la dernière minute, ont pu nous laisser espérer la victoire. D'ailleurs, je ne suis point si mécontent que cela, c'est à peine une défaite et nous verrons au match de retour à venger les couleurs bleues et blanches.

Je n'essaierai point de diminuer notre défaite par quelques mauvaises raisons. En sport, il est toujours plus loyal d'avouer que c'est le meilleur qui gagne. Pourtant, on pourrait invoquer à notre excuse l'état extrêmement lourd du terrain, qui favorisa singulièrement la lourde et puissante ligne des avants du S.C.U.F. au détriment de nos avants à nous, beaucoup plus légers. Il faut bien dire également que De Malmann, qui ne put jouer, — arrivé en retard par suite d'une panne d'auto — ne contribua pas peu à mettre notre ligne d'avants en très mauvaise posture. Cependant, si mes trois-quarts n'avaient pas été gênés par la pluie qui rendait le ballon absolument immaniable, aurions-nous pu changer la face des choses et inscrire une nouvelle victoire à notre drapeau. Malgré cela, je dirai que nous sommes loin d'être découragés et d'avoir perdu tout espoir pour le Championnat de Paris. Le S. C. U. F. nous a prouvé surabondamment que s'il avait des avants excellents, il n'existait absolument pas dans ses lignes arrières et c'est ainsi du reste qu'il put rester plus de ving minutes sur nos buts, sans pouvoir réussir à marquer. Passant obstinément du côté fermé, leurs combinaisons échouaient sur les plaquages de nos joueurs, ou bien alors, lorsque les passes étaient faites à bon escient, la maladresse des trois quarts rendait vaine toute tentative d'essai. Or, et c'est là-dessus que je finirai : une équipe qui ne peut profiter de l'avantage énorme que lui assure ses lignes avants, pour mettre ses arrières en action, ne sera jamais très redoutable.

LANE.

L'équipe du S.C.U.F.

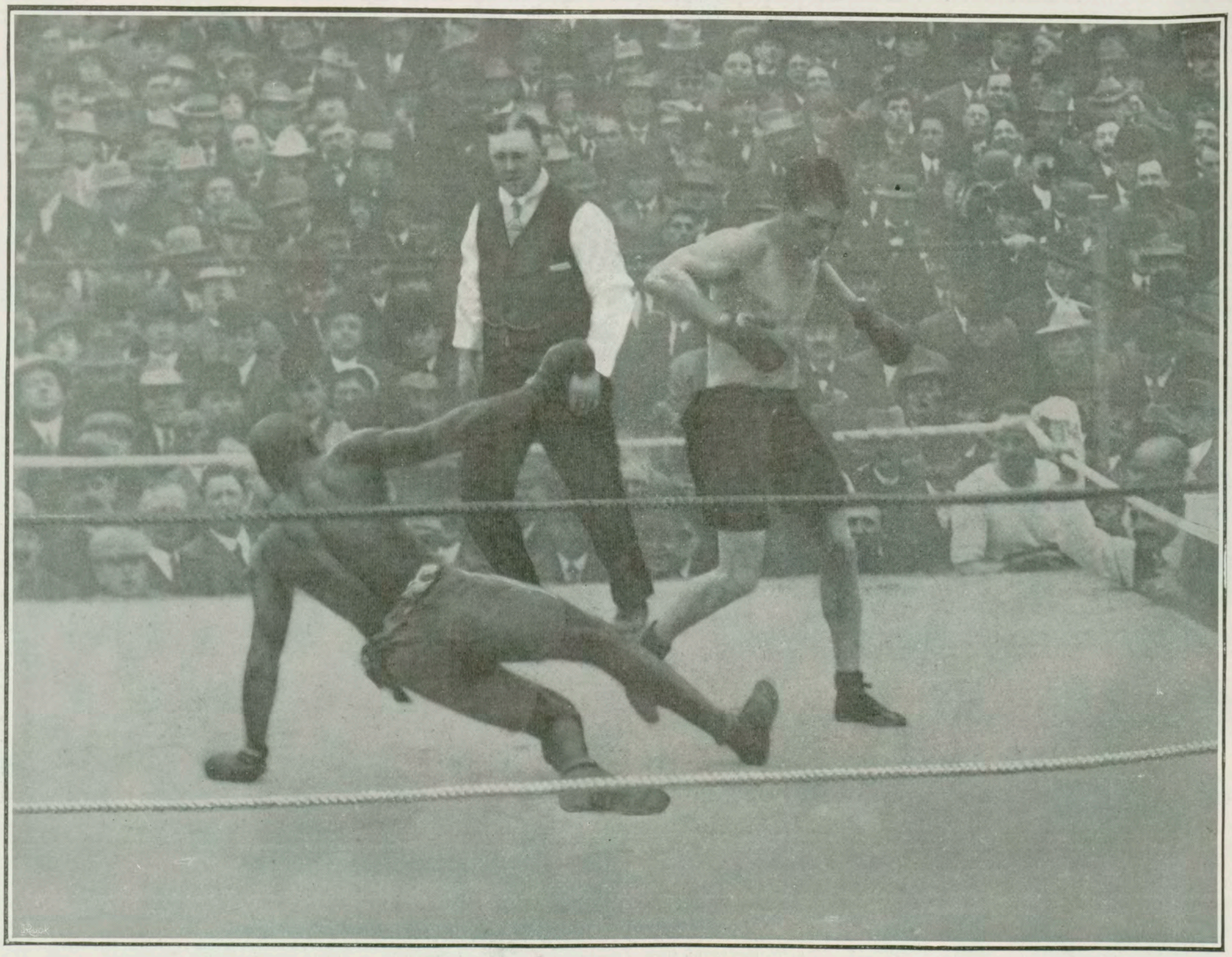
Menrath, Houblain, du Souich. Berthet (cap.), Martinet, Theuriet, Sicot, Boudreaux, Anduran, Thévenot, Reguera, Cadenat, Moure, Laffite, Vives.

Une sortie de mêlée.

Dans la première mi-temps, le Racing domina manifestement le S.C.U.F. et le ballon sortit continuellement au Racing, dont les trois quarts ne surent d'ailleurs pas profiter des occasions offertes.

J. JOHNSON RESTE CHAMPION DU MONDE

Pour la première fois, depuis qu'il est devenu champion du monde, Jack Johnson a eu à subir l'assaut d'un homme de grande classe, Stanley Ketchell. Il en a triomphé, le mettant knock-out au douzième round.



Stanley Ketchell envoie Jack Johnson sur le sol.

C'était le premier rude combat fourni par Johnson, depuis qu'il est champion du monde. Stanley Ketchell, champion du monde des poids moyens, jetait à terre d'un cross à la mâchoire son adversaire, au douzième round, mais le nègre se relevait aussitôt et le knock-outait.

Le 26 décembre de l'année dernière, Jack Johnson en triomphant de Tommy Burns à Sydney, s'attribuait le titre de champion du monde des poids lourds. Depuis cette époque, à part quelques combats sans importance, où il ménagea ses adversaires pour faire durer le plaisir des spectateurs... et trouver d'autres contrats, il n'avait jamais été mis à l'ouvrage. Il devait rencontrer Sam Langford le soir du Derby d'Epsom au National Sporting Club de Londres; mais, avec le nouveau titre, ses exigences augmentèrent et il trouva plus commode de ne pas faire honneur à ses engagements. C'est pourquoi, en Angleterre, il n'est pas reconnu comme champion du monde. Au fond, cette façon de voir est logique. Il n'empêche que personne ne l'a partagée, pas même Jeffries.

Le mois dernier, pour la première fois depuis la défaite de Tommy Burns, Johson avait affaire à forte partie. Il était opposé à Stanley Ketchell. Celui-ci qui détient le titre de champion du monde des poids moyens et qu'on surnomme « l'assassin » à cause des mauvais traitements qu'il fait subir à ses adversaires, désirait renouveler le double event que seul réussit le fameux Robert Fitzsimmons, dont nous allons publier prochainement les mémoires. Champion du monde des poids moyens par sa victoire sur Jack Dempsey, le « Sans-Pareil » et champion du monde des poids lourds (74 kilos 700) par sa victoire sur James J. Corbett (84 kilos 700), il est le seul homme qui ait pu jusqu'ici réaliser semblable performance.

Son exemple a tenté bien des hommes, mais sans succès. Que vouliez-vous qu'un poids moyen, même remarquable, fît contre James J. Jeffries? Quant à Tommy Burns, son titre n'était pas très envié.

Vint Jack Johnson (89 kilos). Stanley Ketchell (71 kilos 500), malgré son terrible handicap de poids et de taille n'hésita pas à le défier. Johnson accepta, sûr des avantages physiques qu'il possédait, et le combat fut disputé. Il dura douze rounds et réellement jamais le nègre ne fut en grand péril.

Une foule de 10.000 personnes assistait à la rencontre.

Dès le premier round, les deux hommes s'abordèrent avec furie. Ketchell semblait gêné par les immenses bras de son antagoniste qui l'enlaçaient dans les clinches, immobilisant tous ses mouvements et qui, étendus, formaient un passage presque impraticable pour arriver jusqu'à lui.

Jack Johson, cependant, ne parvenait pas facilement à bout de ce petit boule-dogue. Il cherchait à l'atteindre à l'endroit sensible; dès le début, il le chargea avec fureur, mais tant par ses esquives que par sa force de résistance, Ketchell ne semblait pas autrement en danger. Au troisième round, cependant, sur une vigoureuse attaque, Johson faisait jaillir le sang du nez et de la bouche de son adversaire.

— Menez la danse! criait-on à Stanley Ketchell.

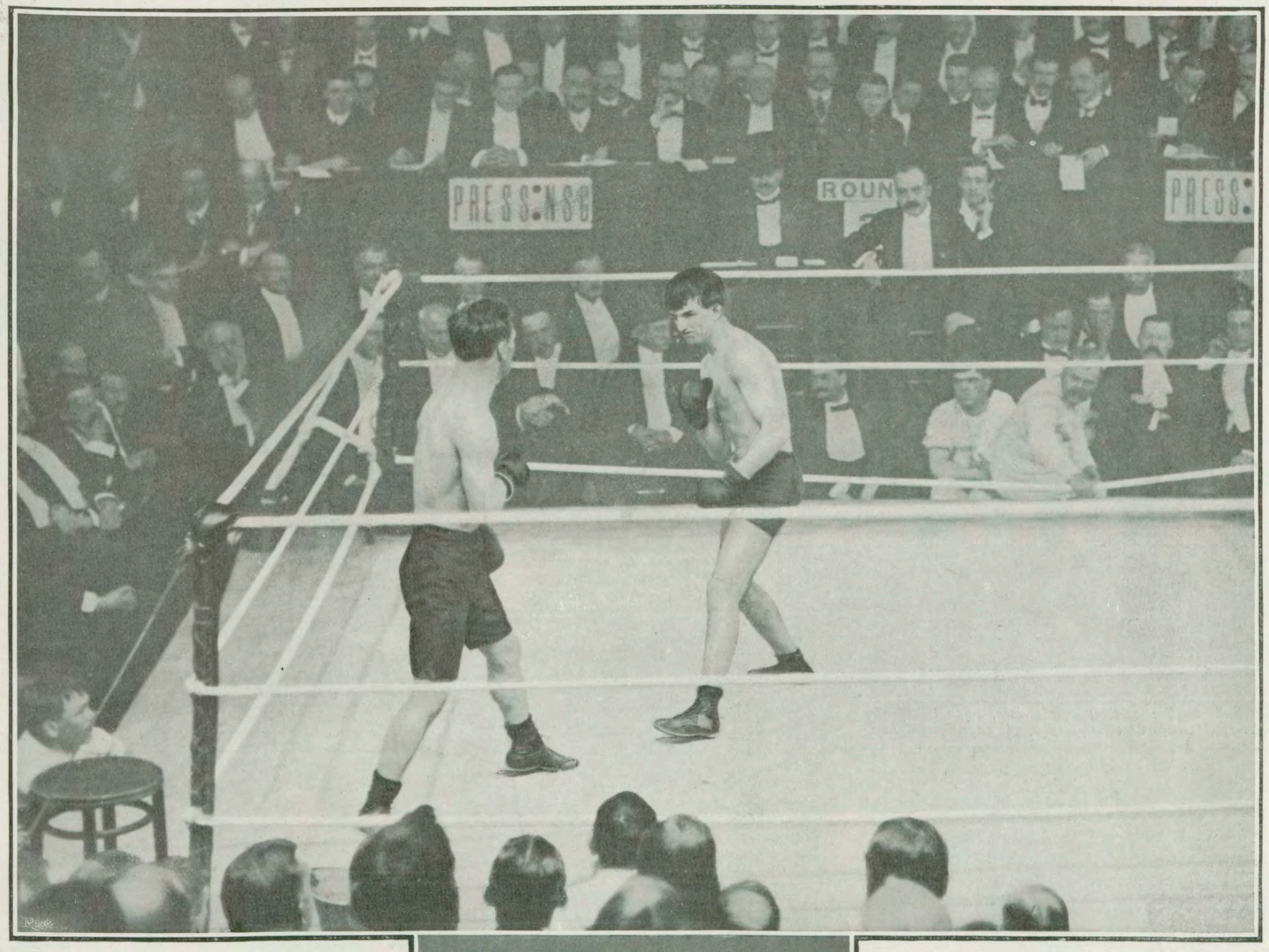
Il aurait bien voulu la mener la danse, le pauvre garçon, mais comment pouvait-il le faire, avec ce colosse noir? De round en round, l'avantage se dessinait en faveur de Johnson. Ketchell allait trois fois à terre.

Tout à coup, il porte un cross merveilleux au champion qui s'écroule. La foule, haletante, se lève, pousse des hurlements, acclamant et encourageant le poids moyen. Mais Johnson a rebondi comme une balle de caoutchouc, le voilà à nouveau devant son adversaire, menaçant et bien décidé à en finir au plus vite. L'occasion, il la trouve aussitôt. D'un cross, il abat à ses pieds le pauvre Stanley Ketchell qui, pourtant, avait bien cru un moment auparavant que la victoire allait lui sourire.

Jacques Mortane.

Le Match Freddy Welsh = Johnny Summers

Par DAN MAC KETRICK



La deuxième reprise.

Le 8 Novembre, au National Sporting Club de Londres, Freddy Welsh a battu en vingt reprises, aux points, Johnny Summers, pour le titre de champion d'Angleterre poids légers. A gauche, Johnny Summers, à droite, Freddy Welsh.

Le combat pour le titre de champion d'Angleterre des poids légers a été disputé à Londres le 8 novembre. Le manager de Lewis et Jeannette qui assistait au combat, donne ce compte rendu.

WELSH vainqueur !

Telle était la décision du referee Scott à la fin du combat de vingt rounds disputé entre Freddy Welsh et Johnny Summers lundi au National Sporting Club de Londres.

En effet, Welsh avait obtenu l'avantage avec une grande aisance. Il triomphait comme il lui plaisait. Il avait mené le combat depuis le début jusqu'à la fin, ne pouvant arriver pourtant à knock-outer son résistant adversaire.

Dès que la poignée de mains eut été échangée, il était visible que Welsh n'avait pas du tout reçu les principes de l'école anglaise. Sa façon de rentrer la tête dans les épaules, ses jabs courts, nets, précis, son jeu de jambes merveilleux de souplesse et de rapidité provoquèrent l'étonnement et l'admiration du public et de Summers lui-même.

Les trois premiers rounds furent tout à son avantage, et il était visible que le titre de champion d'Angleterre des poids légers reviendrait sans nul doute au Gallois, quant à la naissance, à l'Américain, quant à la méthode. Du troisième au septième round Welsh envoyait sans cesse des jabs à la figure et dansait légèrement autour de son adversaire. Il reculait, puis revenait et marquait son retour par une série de crosses adroits, puis il faisait le corps à corps et, en rompant, frappait des deux mains Summers à l'estomac.

Freddy boxait avec la tête baissée, comme le font tous les combattants américains quand ils attaquent. Le referee le rappela à l'ordre. Welsh n'était pourtant pas en faute et je prétends que l'arbitre avait tort de lui adresser des observations.

Mais Welsh continua à augmenter son avantage aux points et se contenta d'en compter de plus en plus à son actif sans essayer de trouver le moyen de porter le coup fatal. Il frappa quand et où il voulut. Ce n'était pas un beau combat, parce qu'il n'y avait aucun doute sur son issue. Il n'y avait qu'un seul homme dans le match, Freddy Welsh ; Summers n'eut jamais la moindre chance de triompher.

Et je suis convaincu que Welsh aurait pu vaincre par knock-out s'il n'avait été découragé par l'arbitre, qui le rappelait à l'ordre.

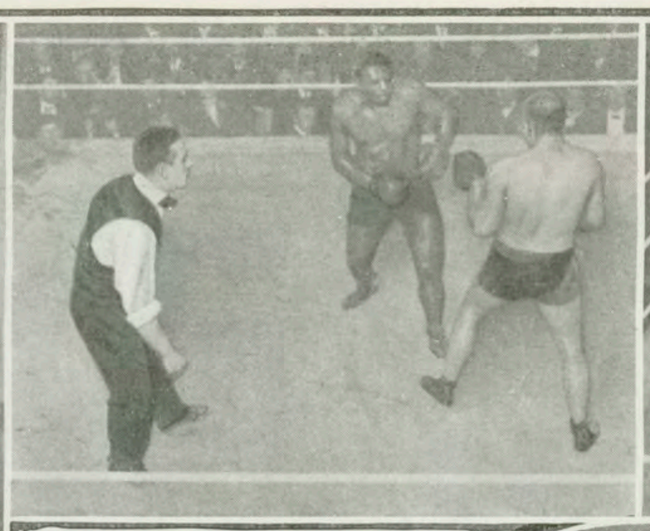
DAN MAC KETRICK.

Le dernier round.

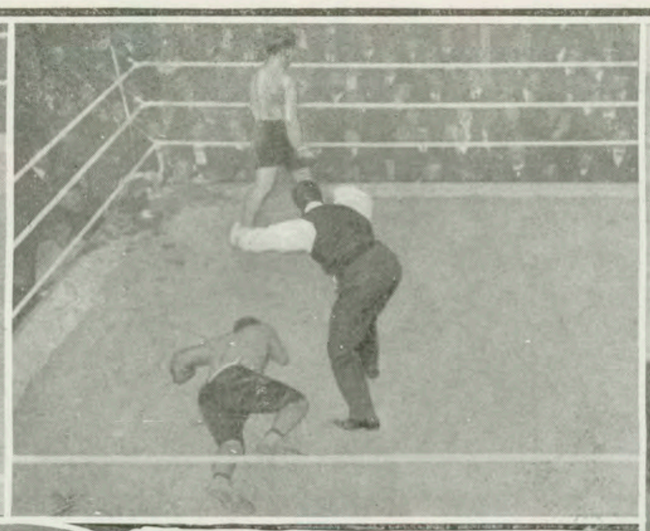
Freddy Welsh attaque sans cesse. Dans ce clinch, il frappe à l'estomac Johnny Summers qui est épuisé.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Le roi de Portugal est un sportsman convaincu.



Joe Jeannette a livré samedi dernier un combat des plus durs et des plus intéressants. Sid Russell, l'excellent prize-fighter australien, résista courageusement pendant les 15 rounds du match et ne fut battu qu'aux points par la merveille noire.

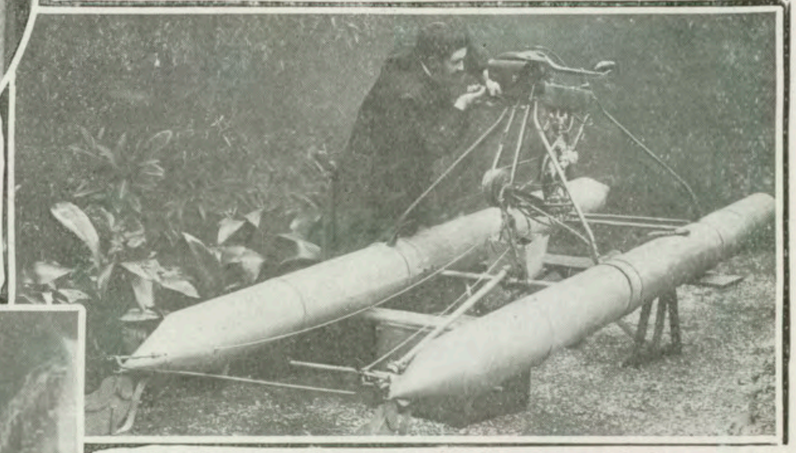


Charley Hitte, le boxeur-détective américain, dont c'étaient les débuts en France, était matché avec le terrible « bruiser » Milke Crawley, qui n'est pas un boxeur scientifique mais qui est athlétique et brutal. Au 6e round, ce dernier était knock-out.

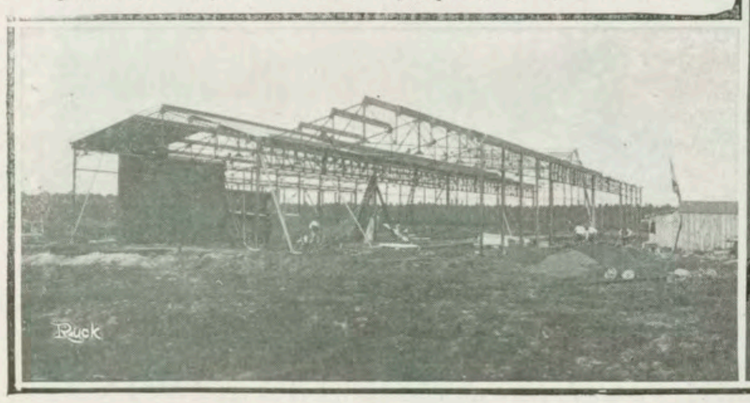
Un beau saut périlleux par-dessus un taxi-auto, place de la Bourse.

Le lieutenant Hébert, dont la méthode de culture physique fait merveille parmi les marins. (1)

Le match de hockey mettait aux prises, pour la Coupe d'Angleterre, Hamsford et Cambridge, qui gagna par 8 buts.

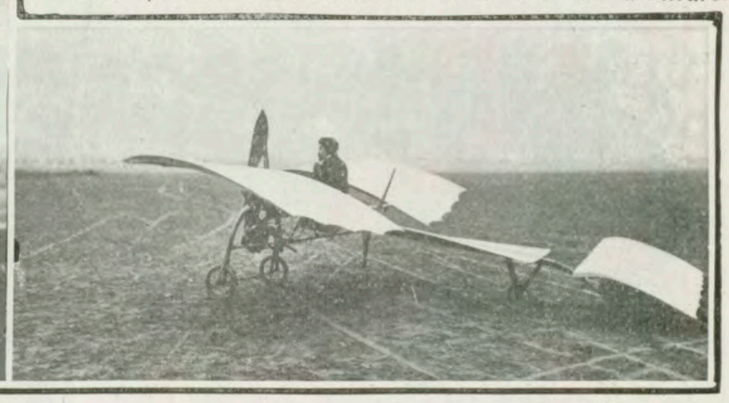


Ce glisseur est l'œuvre de M. Mansuino (S.-Remo). Il est d'une force de deux chevaux et abat ses 16 kil. à l'heure.



Le nouvel aérodrome de Croix d'Hins près de Bordeaux et le hangar de Louis Blériot en construction.

John Kelly, journaliste américain éminent et manager de Al Kubiak et Charley Hitte, debouts.



L'aviateur Raoul Vendôme s'apprête à s'envoler sur son nouveau modèle de monoplan.

(1) Voir pages 374 et 375.

Principaux résultats sportifs du 8 au 15 novembre

ATHLÉTISME

LUNDI 8 NOVEMBRE. — Londres. — Freddy Welsh bat Johnny Summers en vingt rounds aux points.

MERCREDI 10 NOVEMBRE. — Tivoli Boxing Hall. — Adrien Hogan bat Jack Meekins en 15 rounds aux points.

Pierre Berry (71 kil.) bat Cœuille (71 kil.).

SAMEDI 13 NOVEMBRE. — Wonderland. — Gurit bat aux points Rambeaux. Boutet bat Denis, qui abandonne. — Clavel et Manfred font match nul. — Dagès bat Hervé, qui abandonne. — Olive bat Sijourne, qui abandonne. — Cordoniy bat Walch, knock-out. — Charley Hitte bat Mike Crawley, knock-out. — Joë Jeannette, bat aux points Sid Russell.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — Croix-Catelan. — *100 mètres hand.* — 1. Laliche, en 11 s. 3/5. — 2 Troisier. — 3. Laporte.

Prix Goudrand. — 1. J. Keyser, en 1 h. 3 m. 22 s. 2/5. — 2. Bonheure, en 1 h. 4 m. 25 s. 3/5. — 3. Gaubert, en 1 h. 6 m 25 s. 1/5.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — Vélodrome Buffalo. — (Epreuves pedestres). *Match Figour-Roberts.* — Première manche. 100 yards. — 1. Figour. — 2. Roberts. — Temps : 10 s. 1/5.

Deuxième manche, 300 mètres. — 1. Roberts. — 2. Figour. — Temps : 42 s. 2/5.

Belle 250 mètres. — 1. R. Figour. — 2. Roberts. — Temps : 34 s. 1/5.

1.500 mètres. — 1. J.-H. Dubédat. — 2. Courbet de Champrouge. — Temps : 4 m. 19 s. 1/5. — Gagné de 25 mètres.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — Colombes. — (Football Rugby). — Le S. C. U. F. bat le Racing Club de France par 8 points contre 5.

S. C. de Vaugirard bat U. A. Internationale par 12 points à rien.

A. S. P. T. T. bat U. S. Argenteuillaise par 69 points à rien.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — (Football Association). — Club Français bat Standard Athlétic Club par 5 buts à 4.

Paris Université Club bat Union Athlétique de Maisons-Laffitte par 5 buts à 0.

A. S. F. bat Red Star Amical Club par 3 buts à 1.

Club Athlétique du XIVe bat Gallia Club par 5 buts à 1.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — Billancourt. — (Hockey). — R. C. F. et P. U. C. font match nul, 7 à 7.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — Piscine Hébert. — (Natation). *60 mètres brasses.* — 1. Hurel, en 1 m. 1 s. — 2. Fouilley, à une demi-longueur. — 3. R. Haunard.

60 mètres nage sur le dos 1. — Hurel, en 1 m. 3 s. 4/5. — 2. R. Haunard. — 3. Michault.

Prix Conord. — 1. Huchet. — 2. Tomaho. — 3. Mariolle.

HIPPISME

MARDI 9 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Richelieu* (1.400 mètres, 10.000 francs). — 1. Sablonnet, à M. J. de Bremond (Milton Henry). — 2. Renard Bleu, à 2 longueurs. — 3. Linois, à 4 longueurs. — P. M. : gag. 17 francs ; pl. 11 francs, 12 fr. 50, 12 francs.

JEUDI 11 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix de Vincennes* (4 000 mètres, 10.000 francs). — 1. Gambaiseuil, à M. W.-K. Vanderbilt. — 2. Ben Bah, à une demi-longueur. — 3. Sainte Touche, à une longueur et demie. — P. M. : gag. 26 francs ; pl. 17 francs, 16 francs.

VENDREDI 12 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Niger* (3.000 mètres, 10.000 francs). — 1. Saint Amour, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement). — 2. Monte Cristo, à une tête. — 3. Sauveur, à 10 longueurs. — P. M. : gag. 24 fr. 50; pl. 16 francs, 23 francs.

DIMANCHE 14 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Georges Brinquant* (3.500 mètres, 15.000 francs). — 1. Sapience, à M. Gaston Dreyfus (Heath). — 2. Sea King, à une longueur et demie. — 3. Novello, à 5 longueurs. — P. M. : gag. 55 fr. 50; pl. 22 fr. 50, 28 fr. 50, 38 fr. 50.

Prix de Châlons (4.200 mètres, 10.000 francs). — 1. Lucifer, au marquis de Saint-Sauveur (Marquis de Saint-Sauveur). — 2. Hypnos, à 3 longueurs. — Tiercelet, à une tête. — P. M. : gag. 60 francs; pl. 21 francs, 18 fr. 50, 44 francs.

JE SAIS TOUT NOEL

Dans quelques jours paraîtra *Je sais tout Noël.* Ce magnifique album de luxe, tiré presqu'entièrement en couleurs sur papier brillant et épais, dépasse en beauté les numéros de magazines vendus 3 francs et 3 fr. 50 à l'étranger. On pourra se le procurer chez tous les libraires, au prix de 2 francs, à partir du 25 novembre.

Au sommaire : un conte de Noël inédit, en vers, de Jean Richepin, de l'Académie française; articles inédits de Jules Claretie, H. Lavedan, P. Loti, de l'Académie française; Jane Catulle-Mendès, Marcel Boulanger, Camille Lemonnier, etc. ; une pièce de théâtre inédite de Tristan Bernard, et la première partie d'un roman inédit, de Gaston Leroux.

Compositions, également inédites, en couleur et en noir, de Georges Scott, Wély, Kupka, Zo, Feloog, Macchiati, Abel Faivre, Hoffbauer, Gibson, Devambez, Marchetti, etc.

Quatre hors-texte de Jim, Cappiello, Devambez, de Lorgues. Nombreux fac-similé, en couleur et en noir, de tableaux de maîtres.

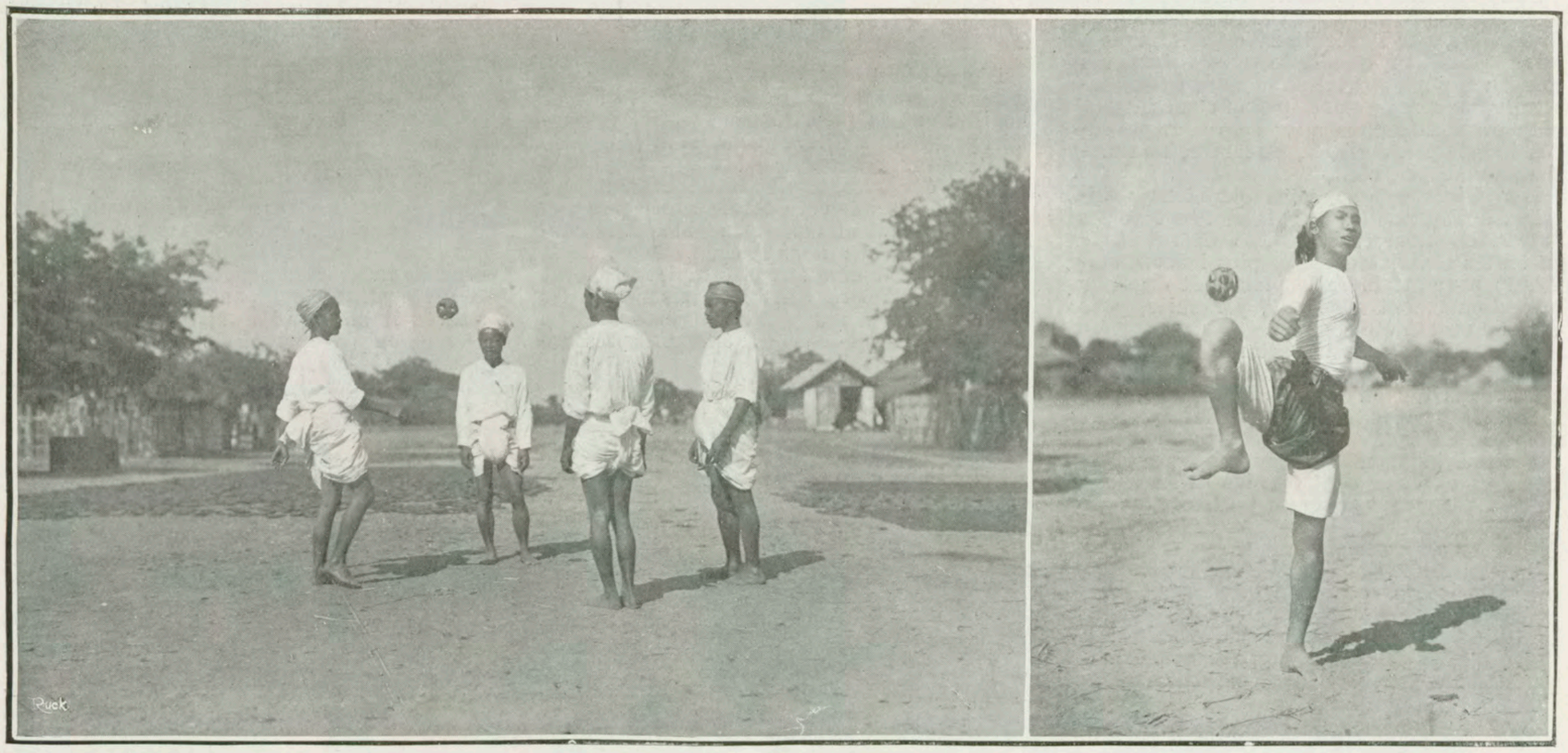
FERMES ET CHATEAUX

La multiplicité des events, que l'actualité impose au premier plan, ne permet pas à la *Vie au Grand Air* de s'occuper de certains sports qui ont cependant des adeptes fervents. Nous recommandons donc à ceux de nos lecteurs qui s'intéressent aux sports suivants : *Hippisme, Golf, Tir au pistolet, Chasse à tir, Peche, Polo, Tir aux pigeons, Chasse à courre, Alpinisme, Yachting, Coaching,* notre publication : *Fermes et Châteaux*, qui paraît le 1er de chaque mois et qui suit toutes les manifestations relatives aux chevaux et aux chiens et tout ce qui concerne la vie à la campagne. Spécimen envoyé franco contre 0 fr. 25.

LE FOOTBALL AUX ILES BERMUDES

Ce football ne ressemble en rien au nôtre.

Ce football tout à fait spécial exige des qualités acrobatiques très développées. Le ballon est essentiellement composé de tiges flexibles liées ensemble et affectant une forme ronde. Il ne doit pas toucher terre, mais l'on peut le reprendre de toutes les façons possibles, excepté avec les mains.



Les joueurs doivent être des acrobates.

Il n'est pas rare de voir les naturels des îles Bermudes arriver dans ce genre de jeu à une véritable virtuosité, et faire rebondir leur espèce de balle soit avec les coudes ou la poitrine, ou même la rattraper derrière eux avec leurs talons ou la plante de leurs pieds.

Ce n'est pas seulement dans la brumeuse Angleterre, et chez les brillants Bordelais que le football est en honneur. Les naturels des îles Bermudes(Antilles) s'y complaisent également.

Il faut d'ailleurs avouer que c'est un football d'un genre tout particulier et que désavouerait notre revêche et rigide U. S. F. S. A., car il n'a avec l'Association et le Rugby que de très lointains rapports. D'abord le ballon n'est pas aussi perfectionné que ceux dont se servent les concurrents de nos championnats : il consiste tout simplement en des tiges flexibles de bambous liés entre elles et formant une sorte de balle élastique et très légère. Ensuite, c'est un jeu qui admet un nombre illimité de partenaires — on n'y joue guère cependant à plus d'une demi douzaine — et où il n'y a pas de camp. Ainsi donc, impossible aux sportsmen Bermudiens de faire leur petit Racing et leur petit Scuf.

Les règles du jeu sont très simples, elles se réduisent même à une, fondamentale, et qui est la suivante : maintenir la balle le plus longtemps possible dans l'air en la faisant voltiger de l'un à l'autre.

Voici comment procèdent les footballeurs des Bermudes. A quatre, cinq, ou six, quelque fois davantage, ils forment le cercle et l'un d'eux lance la balle dans les airs. Ils doivent, pour la rattraper, charger le moins possible de place et tâcher de la renvoyer à un de leurs voisins. Tout est permis, sauf se servir de ses mains. C'est un spectacle des plus étranges que de voir dans ce cadre exotique des îles Bermudes, au milieu des arrow-roots et des hauts bambous, se mouvoir gracieux et souples, les indigènes qui, presque sans bouger, rattrapent la balle dans les positions les plus invraisemblables.

H. Dispan.

L'ATHLÈTE COMPLET

Par le Lieutenant de vaisseau HÉBERT

Une méthode rationnelle française d'éducation physique qui produit des athlètes complets

Au sujet de la venue à Paris d'un groupe de six fusiliers marins qui ont émerveillé les connaisseurs par leurs aptitudes exceptionnelles dans tous les genres d'exercices possibles, nous avons demandé au créateur de la méthode qui produit de si merveilleux athlètes, le lieutenant de vaisseau Georges Hébert, de vouloir bien nous exposer en quelques lignes : d'une part, les principes de sa méthode d'entraînement ; d'autre part, ce qu'il entend et comment il définit l'athlète complet.

Le système d'éducation physique que nous avons établi personnellement à l'Ecole des fusiliers marins et qui, depuis deux ans déjà, est réglementaire dans toute la Marine comprend :

1° Comme partie essentielle, les huit groupes d'exercices suivants dits utilitaires indispensables : la marche, la course, le saut, la natation, le grimper, le lever, le lancer, la défense par les moyens naturels;

2° Comme partie accessoire ou préparatoire tous les mouvements ayant des effets bien déterminés sur l'organisme et permettant de développer méthodiquement toutes les parties du corps. Ces exercices, appelés exercices éducatifs élémentaires, comprennent tous les mouvements simples et combinés des bras, des jambes et du tronc permis par le jeu normal des articulations; les suspensions par les mains, les appuis, les sautillements et les mouvements respiratoires;

3° Comme partie complémentaire, les jeux, les sports de toutes sortes et les travaux manuels.

Le but principal de la méthode est avant tout essentiellement utilitaire et son idée directrice est la suivante :

Faire acquérir le plus vite possible à l'élève une valeur physique suffisante caractérisée, d'une part, par l'exécution de performances minima dans un certain nombre d'épreuves classiques fondamentales que nous avons déterminées; d'autre part, par la connaissance et la possibilité d'exécuter les divers procédés de grimper, de lever, de lancer, de natation, de défense, etc...

Les exercices que nous qualifions utilitaires indispensables sont la clef de tous les autres. Ils permettent de se « débrouiller » en toutes circonstances; de plus ils sont suffisants pour atteindre le plus haut degré de perfectionnement physique, par suite, pour devenir un athlète complet.

La partie la plus importante de l'éducation d'un sujet se fait ainsi par ces exercices. Mais tous n'ont pas la même importance. Il est bien évident que les exercices qui tendent à développer la force de résistance et à augmenter la puissance des poumons et du cœur sont les plus utiles à cultiver. La course, qui réunit toutes ces conditions est, par suite, le premier des exercices d'éducation de notre méthode.

Les exercices éducatifs élémentaires qui constituent la partie accessoire de la méthode permettent de développer méthodiquement toutes les parties du corps; mais ils sont impuissants, à eux seuls, à faire acquérir le perfectionnement physique complet.

ø ø ø

Une des parties originales de notre méthode à laquelle nous attachons une grande importance, parce qu'elle permet de préciser ce qu'est l'homme développé d'une façon complète, est celle qui traite de la mesure de l'aptitude physique.

Il est, en effet, indispensable de pouvoir à tout instant connaître ce que vaut pratiquement un sujet et se faire une idée nette de sa puissance physique, ou si l'on veut, de sa force générale absolue.

Nous avons créé dans ce but une fiche type comprenant une série de douze épreuves classiques, cotées suivant une échelle déterminée, dite échelle d'aptitude. Les douze épreuves sont conbinées de telle sorte que leur ensemble permet de déterminer d'une façon suffisamment précise, en l'évaluant numériquement, la valeur physique générale ou le degré d'aptitude physique d'un sujet quelconque.

Si l'on considère que les principaux éléments qui constituent la puissance physique, ou force générale absolue sont : la force de résistance, la force musculaire proprement dite, l'adresse et également l'énergie morale et nerveuse, — il est facile de se rendre compte — d'après l'examen des épreuves de la fiche-type, que :

1° La force de résistance est représentée par cinq épreuves : la course de 100 mètres (vitesse), la course de 500 mètres (vitesse et fond), la course de 1.500 mètres (fond ; le parcours de 100 mètres à la nage (vitesse et fond); la plongée sous l'eau (puissance respiratoire). De plus, le fait d'exécuter dans le cours d'une même journée, comme nous le prescrivons, la série des douze épreuves, fait également intervenir la force de résistance générale du sujet;

2° La force musculaire proprement dite est représentée par : le lever du poids de 40 kilos, le lancer du poids de 7 kil. 250, le grimper à la corde lisse;

3° L'adresse, l'agilité, la souplesse, la coordination des mouvements sont représentées par les quatre genres de sauts : sauts en hauteur sans élan et avec élan; sauts en longueur sans élan et avec élan;

4° Les qualités d'énergie interviennent par le seul fait de pouvoir exécuter la série des douze épreuves sans rester en route et en donnant, dans chaque épreuve, le maximum d'efforts.

ø ø ø

D'après tout cela, on voit que le choix des épreuves est tel que la force de résistance et l'agilité ont la priorité sur la force musculaire proprement dite. Autrement dit, à égalité de force musculaire, de deux sujets qui passent les épreuves, le plus résistant et le plus agile obtient une cote totale supérieure ; ce qui est logique et correspond bien à la définition, telle que nous la comprenons, de la force chez l'homme fort et complet : la force se trouve d'abord dans le « cœur » et les poumons et non pas dans les muscles.

Cette fiche-type de douze épreuves présente les avantages suivants :

1° Elle matérialise l'aptitude physique ;

2° Elle précise nettement les qualités qui caractérisent l'homme fort et complet et donne une idée juste de ce qui constitue la force Elle fait par suite disparaître à ce dernier point de vue tous les préjugés. Elle a, en même temps, une signification pratique. Le sujet qui exécute avec succès la série des douze épreuves prouve, par cela même, ses aptitudes dans les exercices militaires les plus importants : il sait courir, sauter, nager, grimper, lever et lancer ;

3° Elle indique le degré d'aptitude minima à posséder pour ne pas être une nullité physique;

4° Elle oblige à ne rien négliger dans la recherche des qualités qui constituent le perfectionnement physique complet ; par suite, empêche toute spécialisation absolue. On est tout étonné de voir des champions de toutes sortes mis en demeure de prouver leurs aptitudes par l'exécution des douze épreuves, avoir une valeur physique générale très faible, voire même souvent inférieure à celle de sujets qui se contentent d'avoir des aptitudes moyennes en tout. A quoi sert, en effet, d'être par exemple un champion sauteur ou un équipier extraordinaire dans un jeu quelconque, si on ne peut ni grimper, ni nager ?

5° Elle permet enfin de différencier les sujets entre eux en donnant une idée de leur valeur non pas par une simple appréciation au « sentiment », comme cela se pratique dans presque tous les concours ou examens de gymnastique, mais par l'exécution d'une série d'épreuves mesurables avec des performances cotées. Lorsque plusieurs sujets obtiennent des cotes égales, au point de vue valeur physique générale, il faut alors faire intervenir les exercices de défense, boxe et lutte, pour finir de les différencier. En un mot, à égalité de valeur physique générale, le plus fort est le vainqueur dans les exercices de défense.

ø ø ø

Nous indiquons dans un tableau spécial les douzes épreuves de la fiche-type, ainsi que le nombre de points attribués à chaque performances.

Dans chaque épreuve, les performances correspondant au nombre de points zéro indiquent un minimum que tout adulte de constitution moyenne et de 18 à 20 ans d'âge doit pouvoir atteindre pour ne pas être une nullité physique.

Les performances correspondant au nombre de points trois, caractérisent des sujets développés et entraînés d'une façon supérieure.

La performance de points correspondant au nombre de points cinq, caractérisent les sujets ayant des aptitudes exceptionnelles ou spécialisés depuis longtemps dans la pratique des exercices physiques. Enfin, en continuant l'échelle indiquée, les performances valant de 10 à 15 points correspondent à peu près aux records établis par les sujets d'élite, c'est-à-dire qu'elles s'approchent des limites de la puissance humaine.

La valeur de l'aptitude est donnée par le nombre total de points obtenus dans chaque épreuve. Les performances sont cotées à leur juste valeur par points et centièmes de points. Il est attribué des points négatifs lorsque les performances sont inférieures au zéro de l'échelle, en des points au-dessus de cinq, suivant le cas, en complétant dans le sens convenable la gradation indiquée dans chaque épreuve.

L'aptitude physique est dite :

1° Insuffisante ou nulle, lorsque le nombre total des points n'est pas au moins égal à zéro;

2° Suffisante ou inférieure, lorsque le nombre total des points est au moins égal à zéro;

3° Moyenne, lorsque le nombre total des points est au moins égal à dix-huit;

4° Supérieure, lorsque le nombre total des points est au moins égal à trente-six;

5° Exceptionnelle ou aptitude d'athlète, lorsque le nombre total des points est au moins égal à soixante.

On a vu par l'exemple des six hommes que j'avais amenés avec moi à Paris les résultats de la méthode que je n'ai cessé de préconiser et qui serait sous peu mise en pratique dans toute la marine française

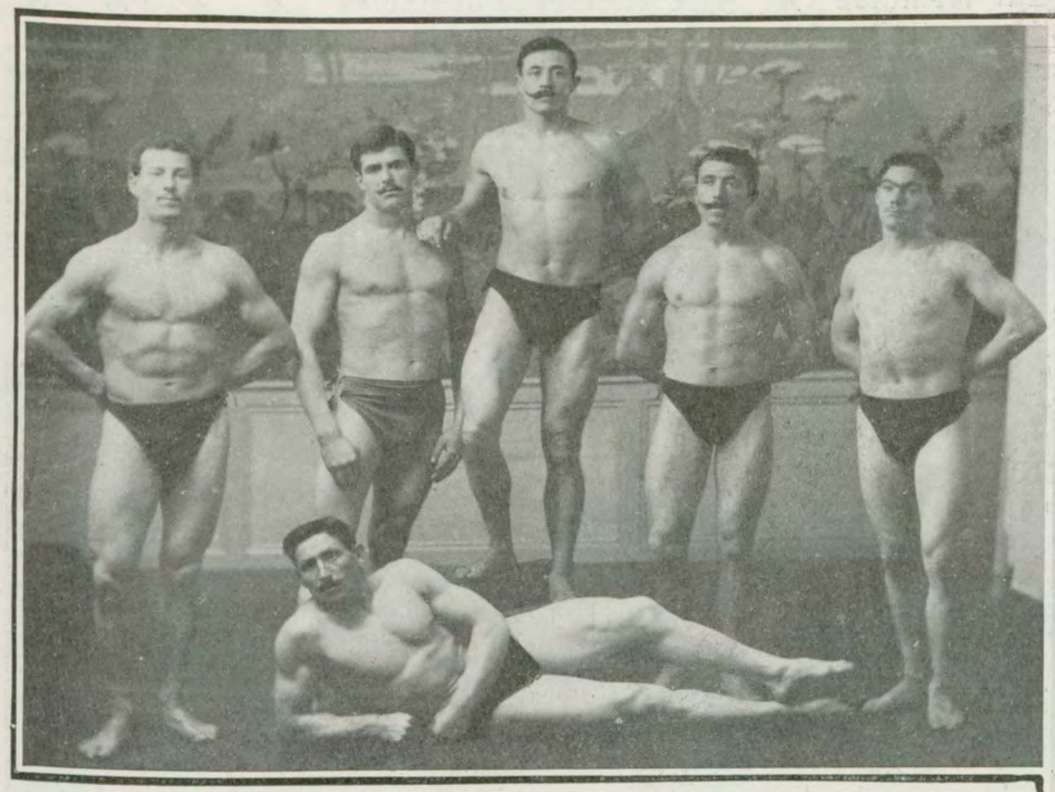
GEORGES HÉBERT,

Lieutenant de vaisseau, Directeur technique de l'enseignement des exercices physiques dans la Marine.

Modèle de fiche-type et exemples de performances exécutées par trois sujets différents,

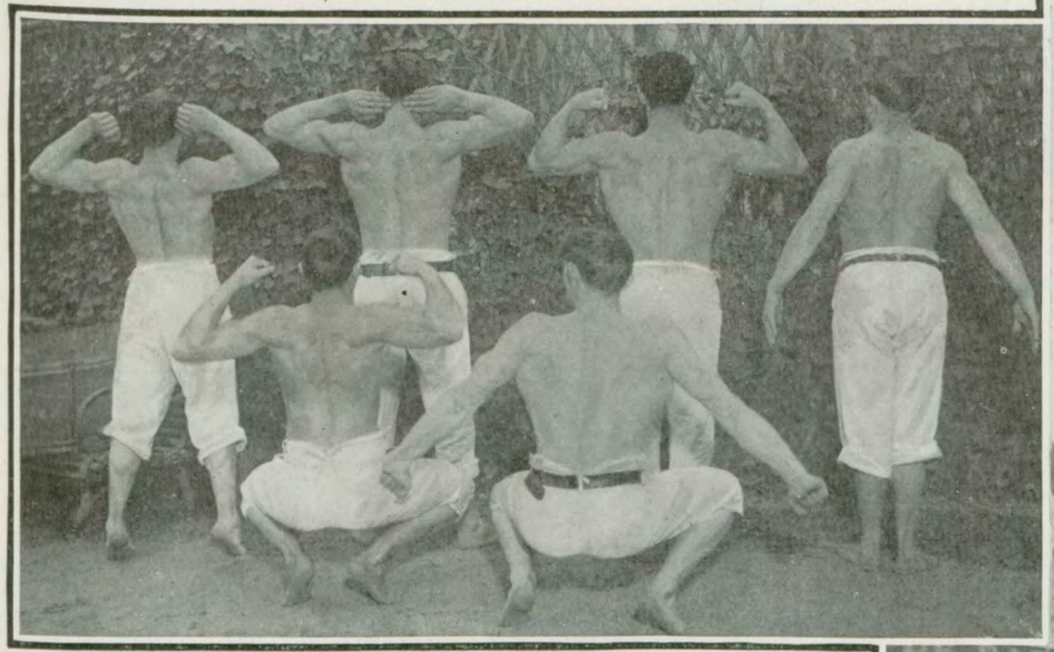
ÉPREUVES	X... 18 ans		Y... 20 ans		Z... 23 ans	
	Perform.	Points	Perform	Points	Perform.	Points
Saut en hauteur sans élan	0 m. 70	— 1	1 m. 05	+3	1 m. 15	5
— — avec élan	0 m. 95	— 0.5	1 m. 20	2	1 m. 42	5.4
— en longueur sans élan	2 m. 05	+ 0.5	2 m. 27	2.7	2 m. 6.	6.5
— — avec élan	3 m. 25	+ 0.5	4 m. 15	2.3	5 m. 05	5.2
Corde lisse	3 m. 75	— 1.25	9 m. 5	4.5	10 m. 75	5.75
Lancement du poids (7 k. 250)	5 m. 10	+ 0.10	6 m. 60	1.6	9 m. 78	6.5
Lever du poids (40 kg,)	39 kilos	— 2.00	6 fois	3	15 fois	7.5
Course de 100 mètres	15 sec. 5	+ 0.5	14 sec. 5	2	12 sec. 5	7.5
— 500 mètres	1 m. 42 s,	— 0.5	1 m. 28 s.	3	1 m. 21 s.	6.5
— 1.500 mètres	6 m. 12 s.	— 0.6	5 m. 27 s.	2.3	4 m. 58 s.	6.4
Natation (parcours de 100 mètres)	4 min.	— 0.5	2 m. 30 s.	2.5	1 m. 50 s.	7
— (plongée sous l'eau)	incapable o s.	— 0.5	22 s.	1.2	85 sec.	7.5
Total des points		— 14,25		+ 30,1		+ 76,75
		Nullité physique		Aptitude supér.		Aptit. except. Athlète complet

LES FUSILIERS MARINS A PARIS



Le groupe de fusiliers marins amenés à Paris par le lieutenant de vaisseau Hébert.

De gauche à droite, Labie, Guéraçague, Briole, Jégou, Danez; à terre, le quartier-maître Guérenneur.

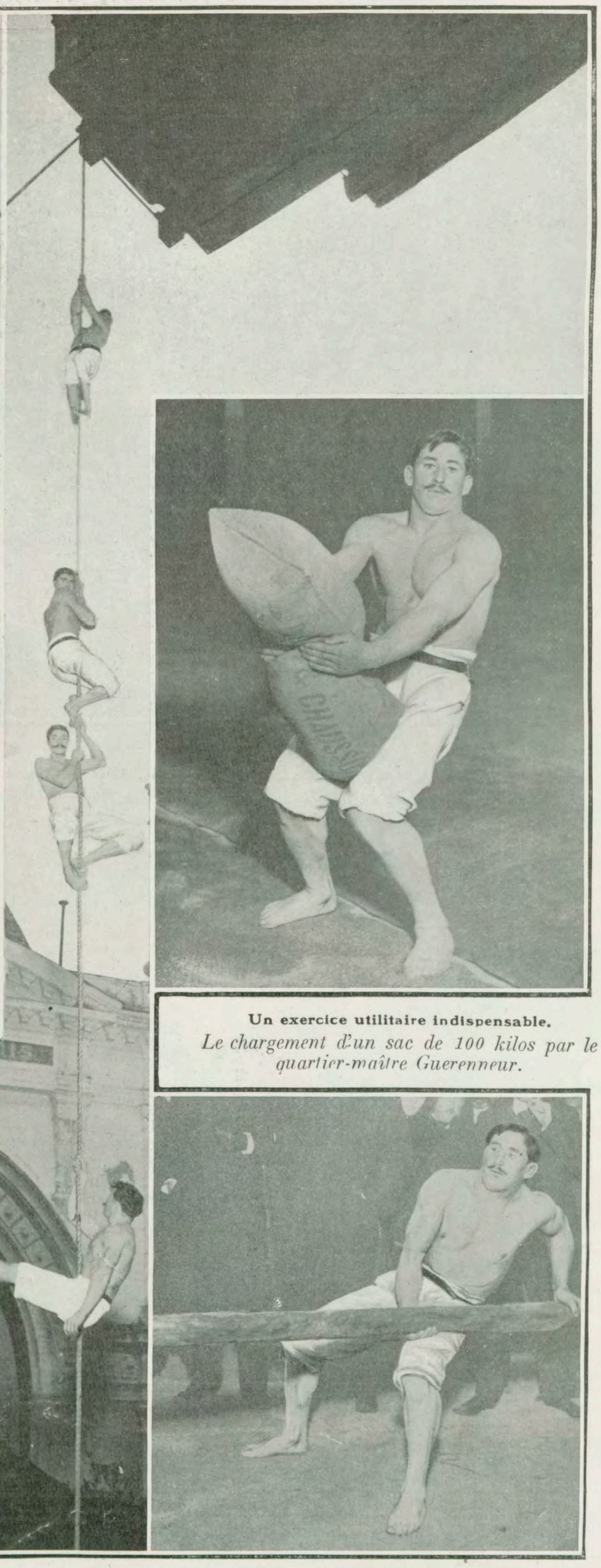


L'extraordinaire développement des muscles dorsaux.

Le bain d'air et l'entraînement à la résistance au froid font partie de la méthode du lieutenant de vaisseau Hébert.

Un exercice éducatif élémentaire.

L'équilibre de la jambe tendue en avant. Les bras, le tronc et les jambes sont dans le même prolongement. Le torse et les pieds nus sont de règle pendant le travail.



A la corde lisse.

L'un d'eux monte à 13 m. 50 sans l'aide des jambes, départ assis à terre.

Un exercice utilitaire indispensable.

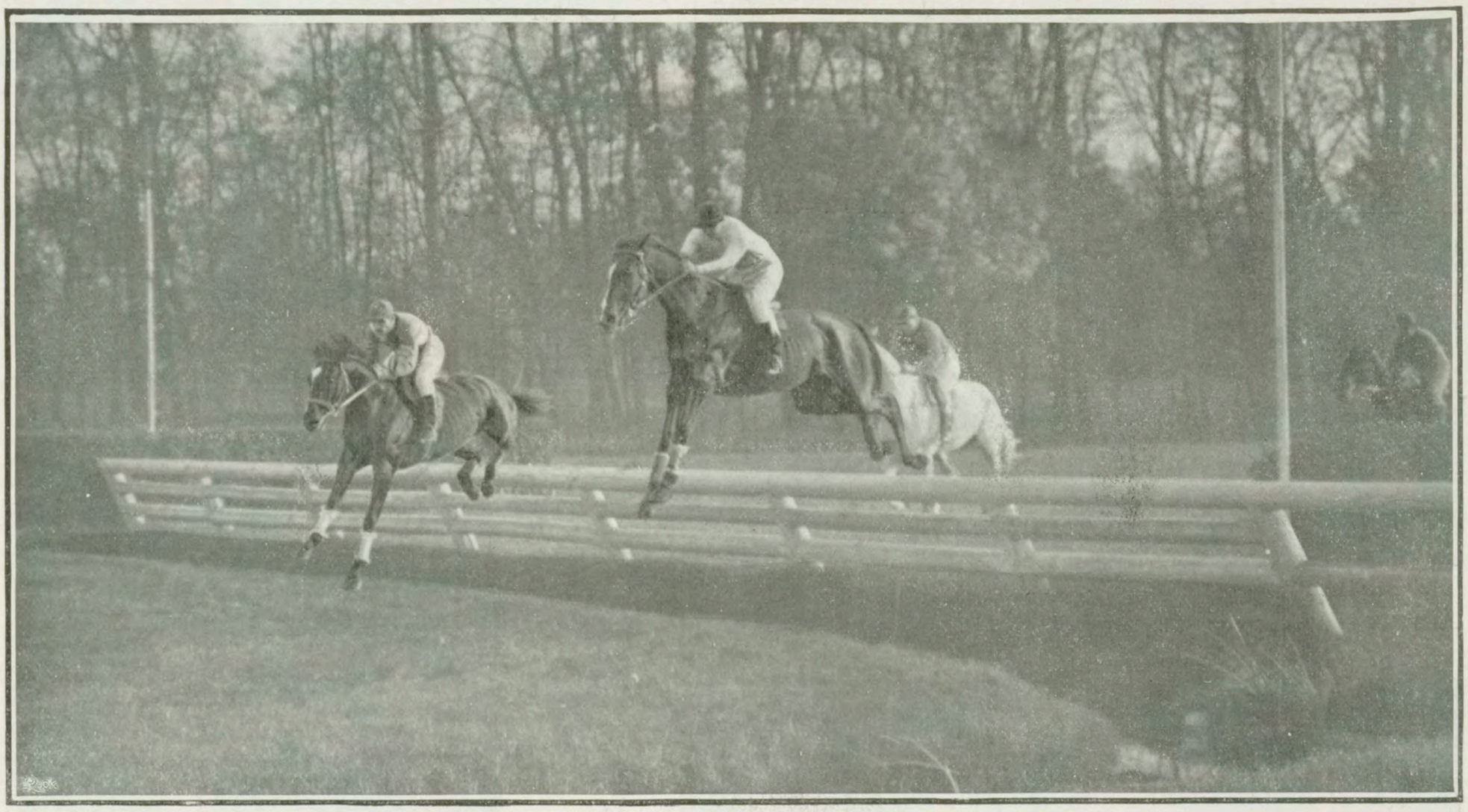
Le chargement d'un sac de 100 kilos par le quartier-maître Guerenneur.

Un sport très en honneur en Bretagne.

Le lever de la perche constitue un exercice très difficile, demandant à la fois de la force et de l'adresse.

LA FIN DES COURSES PLATES

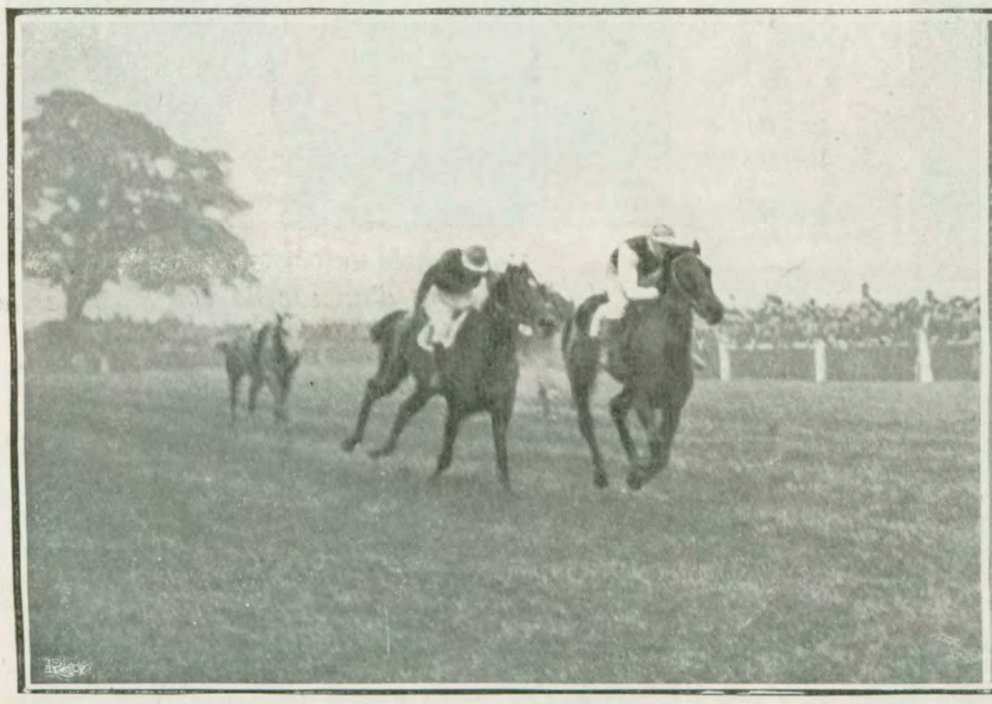
La Saison des courses plates est maintenant terminée — Aux courses d'obstacles



Conte Bleu Iaxarte Sonnerie II

Le Prix Canot (Steeple-chase, 6.000 francs, 4.000 mètres). Auteuil, 11 novembre. — Le saut du brook.

Le Prix Canot s'est joué entre les deux favoris Conte Bleu et Iaxarte. Le premier l'a emporté. Hérisson II, qui débutait sur les gros obstacles a fait une faute à la rivière et n'a plus existé.



Le Prix Georges Brinquant Steeple-chase, 15.000 fr., 3.500 m.). — L'arrivée.

Après la chute de quatre concurrents à la rivière des tribunes, la lutte a été circonscrite eutre Sea King et Sapientia. Celle-ci après une lutte vive l'a emporté d'une longueur et demie. Novello troisième.

Une quadruple chute à la rivière des tribunes.

La rivière des tribunes, que les trois ans abordaient pour la première fois dans le Prix Georges Brinquant, leur a été fatale. Langue de Chat a culbuté entraînant Dame des Prés, Primeur III et Képi II.

La saison des courses plates s'est achevée dans des conditions climatériques assez pénibles. Néanmoins la dernière semaine a été assez bien remplie. Les concurrents ont afflué jusqu'au dernier jour, et, malgré le caractère un peu spécial des derniers programmes, malgré la très large place qui y est faite aux deshérités, nous avons eu encore affaire à des animaux d'un certain mérite. Le fait saillant de ces dernières journées a été l'exploit de Latour qui s'est adjugé en trois jours trois handicaps. C'est très probablement un record, et un record qu'on ne battra point de longtemps. Nous avions constaté déjà la semaine dernière, à propos du prix Maximum, que l'arrière-saison appartient surtout aux animaux en forme et en progrès, et qu'il faut s'attendre avec eux à toutes les surprises. Eglantine et Pensylvania nous en avaient fourni deux remarquables exemples. Mais que dire du triple succès de Latour ? Nous l'avions vu il y a moins d'un mois, sous les couleurs du vicomte d'Harcourt, échouer dans divers handicaps avec 49 kilos.

Son passage dans l'écurie de Leigh a été le signal d'une véritable transformation, une des plus complètes auxquelles nous ayons assisté. Les quatre courses qu'il a disputées pour son nouveau propriétaire ont été des victoires. La première, celle de Longchamp, lui avait fait faire dans l'échelle des poids un bond sensible puisqu'il ne portait pas moins de 53 kilos, lundi à Saint-Cloud. Mais sa victoire n'en a pas moins été facile, et elle a été plus facile encore les deux jours suivants avec 57 kilos et demi et 58 kilos et demi. Mais Il n'y a pas à faire grand fond sur ces performances de fin d'année. Le printemps prochain apportera bien des rectifications et mettra les choses au point.

STUART.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant:* CAMILLE LECESTRE.